K. JUNG

Kriegs-
fahrten
deutscher
Hilfs-
kreuzer

RANCKH

DIE LETZTEN KORSAREN

Kriegsfahrten deutscher Hilfskreuzer

Korvettenkapitän a. D. Jung

Die letzten Korsaren

hat man im Weltkrieg 1914/18 die deutschen Hilfskreuzer genannt, jene kleinen, langsamen und unauffälligen Schiffe, die bald an Stelle der modernen, großen, allzuviel Kohle verbrauchenden Schnelldampfer den Kaperkrieg auf den Weltmeeren zu führen hatten. „Möve", „Greif", „Wolf" und „Leopard" waren ihre Namen. Kühnheit und Geschicklichkeit mußten auf den monatelangen Fahrten die mangelnde militärische Stärke ersetzen, die Verfolger immer wieder auf falsche Spuren locken. Von den abenteuerlichen Reisen, vom Leben an Bord, von kühnen Taten und heiteren Zwischenfällen, vom Erfolg und Mißgeschick wird in diesem Buch frisch und anschaulich erzählt, auf daß sie unvergessen bleiben.

Franckh

I, b, 3.

Hermann A. K. Jung

Die letzten Korsaren

Kriegsfahrten deutscher Hilfskreuzer

Die letzten Korsaren

Von Hermann A. K. Jung
ehemals Artillerie-Offizier des Hilfskreuzers „Möwe"
Korvettenkapitän

Mit vielen Photos, Kartenskizzen
und einer großen Übersichtskarte

Franckh'sche Verlagshandlung / Stuttgart

Schutzumschlag und Kartenzeichnungen von Gerhard Jogwer
Zwanzig dokumentarische Photos auf Tafeln aus der Kriegsmarinesammlung (19) und von Urbans (1). Sechs Kartenskizzen im Text. Eine große zweifarbige Übersichtskarte der Bewegungen der Hilfskreuzer, der Blockadezonen und der Versenkungen am Schluß des Bandes.

Seeräuberlied
146/47

6.—10. Tausend.

Alle Rechte, besonders das Übersetzungsrecht, vorbehalten / Copyright 1939 by Franckh'sche Verlagshandlung, W. Keller & Co., Stuttgart / Printed in Germany / Verlagsnummer 1903 / Druck: L. Raiber, Stuttgart

Meinen Kriegskameraden
der deutschen Hilfskreuzer
S. M. H. „Greif", „Möwe", „Wolf", „Leopard"
und der deutschen Jugend

Der kann nur kleine Ansichten haben, der weiß, wohin er geht!
Das eigentliche Schicksal, dem der Held die Kühnheit haben muß entgegenzugehen, ist immer dunkel.
Hat Hannibal deshalb auch nur eine Linie an seiner Größe weniger, weil die Kräfte der Römer letzten Endes größer waren als er berechnet, und die Karthager unterlagen?

Einführung

Wer hat nicht ſchon von den deutſchen Hilfskreuzern des Großen Krieges gehört? . . . Mal hat einer ganz große Erfolge gehabt . . . mal iſt einer vernichtet worden. Aber etwas Zuſammenhängendes — etwas Planmäßiges können ſich noch heute die wenigſten darunter vorſtellen.

1914 — bei Kriegsbeginn — glaubte man, nur die größten Schnelldampfer als Hilfskriegsſchiffe, als Hilfskreuzer verwenden zu können. Sie ſollten die gegneriſche Handelsſchiffahrt angreifen, die gegneriſchen Kriegszufuhren behindern. Sie zeigten ſich aber in der Kriegspraxis als zu ſchwerfällig, und vor allem als zu große Kohlenfreſſer. Ihre Geſchichte muß ſich daher als ein ununterbrochenes Suchen nach neuen Brennſtoffen darſtellen. Schon im Frühjahr 1915 endete der letzte von ihnen.

Dann verfiel man auf kleine, langſame und unauffällige Frachtdampfer. Als Hilfskreuzer führten ſie in der zweiten Kriegshälfte Handelskrieg auf allen Weltmeeren. Sie waren bedürfnislos und konnten mit ihren mitgenommenen Vorräten lange Monate auskommen. Ihre Schwäche verbarg der Tarnhelm — irgendeine Maske, die ihnen nach außen jederzeit ein immer wieder anderes Ausſehen geben konnte.

Dieſe deutſchen Hilfskreuzer „Greif“ und „Möwe“, „Wolf“ und „Leopard“ ſind in die Geſchichte eingegangen. Ihre neuzeitliche Art des Kampfes und ihre verwegene Art des Störens des gegneriſchen Handels auf See brachte ihren Beſatzungen wieder den Zauber vergangener Zeiten, der an die Gefahren und an die Romantik der früheren Kaper und Korſaren erinnerte.

Das Schickſal von „Greif“, und insbeſondere von „Leopard“, des „Sohnes“ der „Möwe“, deſſen Beſatzung bis auf den letzten Mann auf dem Schlachtfelde geblieben iſt, führt den bitteren Ernſt jener Aufgaben vor Augen.

Die Hilfskreuzer „Möwe“ und „Leopard“, der glücklichſte und der unglücklichſte ihrer Art, verſinnbildlichen zuſammen die Geſchichte des geſamten deutſchen Hilfskreuzerdienſtes. In dieſen beiden iſt gleichzeitig für all ihre Artgenoſſen das Mahnmal geſetzt für deutſches Soldaten- und Seemannstum auf ſcheinbar verlorenem — auf verzweifeltem oder auf — — verlorenem Poſten — — —

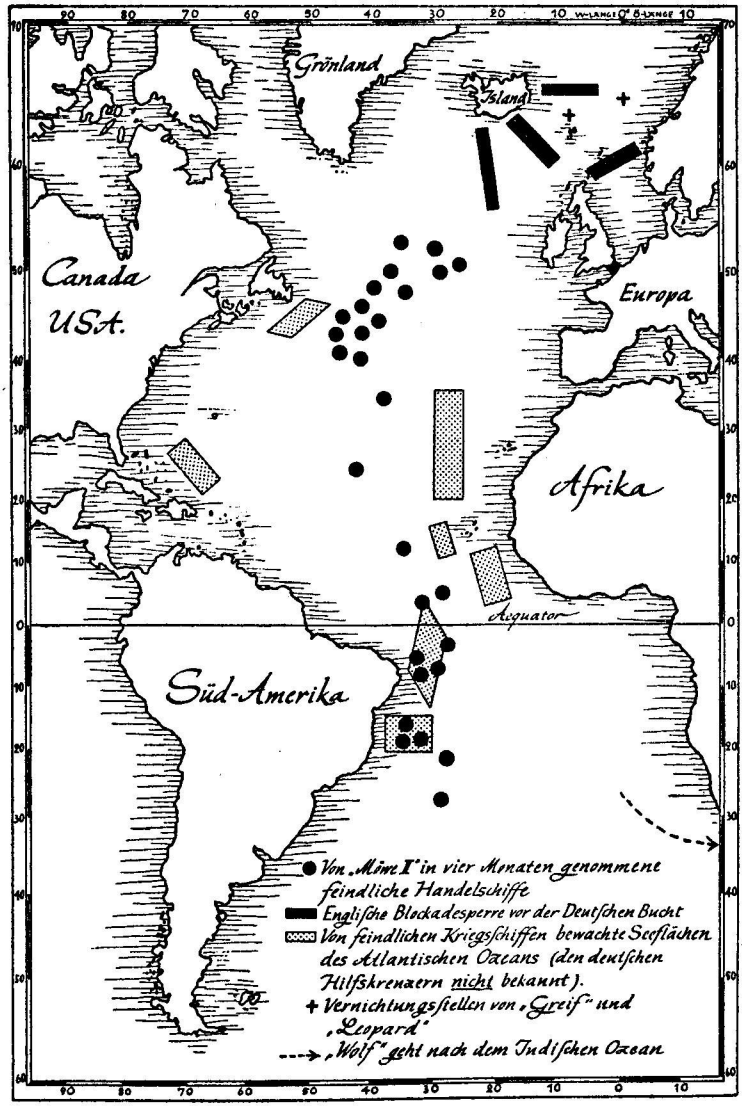
An einem willkürlich herausgegriffenen Beiſpiel, an meinem Selbſterleben, will ich von allen vieren und damit vom deutſchen Hilfskreuzer ganz allgemein erzählen. Es iſt ein Geſchick, wie es im großen und ganzen allen gemein war.

Das Schickſal hat mir während der vier Kriegsjahre noch an anderen Stellen einen Platz angewieſen: auf einem kleinen Kreuzer, der auf Minen lief, auf dem mächtigſten deutſchen Schlachtkreuzer „Lützow“ in der Skagerrakſchlacht und als Kommandant auf kleinem ſeegehenden Unterſeeboot. Nirgends lag aber die Zukunft ungewiſſer, waren daher die Schaffensmöglichkeiten größer, nirgends waren aber auch größere Anforderungen an die körperliche und an die ſeeliſche Kraft des einzelnen geſtellt als damals auf dem deutſchen Hilfskreuzer, dem „German Raider“, im ſturmdurchtobten, mit bleiernen Wolken behangenen Norden und unter dem zermürbenden Einfluß der Tropenſonne des Südens . . .

1938 — nach zwanzig Jahren

Hermann A. K. Ruge

Kapitänleutnant a. D.


Grönland
Island
Canada
USA.
Europa
Afrika
Äquator
Süd-Amerika
Von „Möwe I" in vier Monaten genommene feindliche Handelsschiffe
Englische Blockadesperre vor der Deutschen Bucht
Von feindlichen Kriegsschiffen bewachte Seeflächen des Atlantischen Ozeans (den deutschen Hilfskreuzern nicht bekannt).
+ Vernichtungsstellen von „Greif" und „Leopard"
„Wolf" geht nach dem Indischen Ozean

„Aus dem Glas trinkt keiner mehr!“

Es war im Sommer 1916.
In der Schreibstube einer Wilhelmshavener Kaserne saß ein Kaiserlicher Kapitänleutnant hinter einem fiskalischen Schreibtisch, arbeitete und — ärgerte sich.
Die sommerliche Hitze brütete über dem Kasernengebäude. Durch die geöffneten Fenster drang sie vom Hofe her in das kleine, dunkle Zimmer. Die einer Kaserne immer eigentümlichen Gerüche von frisch gewaschenem Arbeitszeug und schwitzenden Rekruten erfüllten zusammen mit einem Schwarm zudringlicher Fliegen die Luft. Über, unter und neben dem Arbeitszimmer zitterten Decke, Fußboden und Wände vom Getrampel genagelter Stiefel. Auf dem Kasernenhof knackten Gewehrschlösser. Kommandos und Geschimpfe drang von unten herauf, ab und zu das dröhnende Hurra eines markierten Sturmangriffes. Dicke Staubwolken stiegen dann auf und wälzten sich in die ringsum geöffneten Fenster des Gebäudes.
Klopfen an der Zimmertür.
Ein Kompaniefeldwebel poltert mit einem Matrosen und mit dessen Korporalschaftsführer herein. Hochrot sind die Gesichter: „Melde Matrosen Müller V zur Bestrafung. Der unordentliche Mensch ist schon wieder erwischt worden, sein Troyer ist zerrissen und nicht geflickt, wie sich's gehört“ — ein menschliches Bekleidungsstück wird dem entsetzten Kapitänleutnant unter die Nase gehalten, dann vor ihm auf dem Schreibtisch niedergelegt.
„Morgen früh zum Rapport!“ befiehlt er kurz und unwirsch und spricht damit die unzweideutige Aufforderung aus, jetzt auf dem kürzesten und schnellsten Wege das Zimmer zu verlassen.
Hacken klappen, eine Tür poltert dicht, auf dem zerkratzten Fußboden zeugen ein paar Sandhäufchen von dem abgezogenen

Sturm. Vom Schreibtisch her wittert der Kapitänleutnant das corpus delicti. Ein meterlanges fiskalisches Lineal befördert es unwillig nach einer Ecke. Höhnisch flatternd fliegt es durch die Luft.

Da sitzt er nun schon seit einigen Wochen, mit keiner andern Aussicht als der, daß es noch ein paar weitere Wochen so trostlos langweilig weitergehen kann. Stolzer Abteilungskommandeur ist er, dazu Führer zweier Matrosenkompanien, alles in einer Person. Noch hat er das Trommelfeuer der britischen 38-Zentimeter-Granaten in den Ohren, das er als Turmkommandeur des vordersten schweren Geschützturms auf dem Schlachtkreuzer „Lützow" in der Skagerrakschlacht miterlebt hat. Noch steht es lebendig vor seinen Augen, wie sein stolzes Schiff nach der Schlacht in den Fluten verschwand. Noch sieht er den zweimaligen Durchbruch der vier Torpedoboote durch britische Zerstörerflottillen vor sich, als sie die Überlebenden von „Lützow" retteten. Noch ist sein linkes Ohr halb taub von der Explosion einer schweren Granate, von der sein Turm in der Schlacht getroffen wurde — hei, wie das dröhnte, prasselte und rauchte! Noch brennt sein Hals von einer Gasvergiftung an jenem Schlachttag —

Die Überlebenden der „Lützow"" waren zum „Lützow-Stamm" zusammengeschlossen worden. Sie sollten ein in den nächsten Tagen fertig werdendes neues Großkampfschiff als Stammbesatzung in Dienst stellen. Bis es so weit ist, wird Infanteriedienst gemacht — Landtruppe in Ausbildung — —

Wenn's nur bald so weit wäre, oder wenn ich nur abkommandiert würde, zu einem Sonderkommando oder zur Unterseebootswaffe — denkt er ein ums andere Mal. Er hatte in Baden-Baden, auf kurzem Heimaturlaub nach der Schlacht, einen alten Schulkameraden getroffen, der jetzt irgendwo an der Westfront eine Batterie führt.

„Wenn man diese blühende schöne Heimat wieder einmal sieht,

dann weiß man, daß es einen Sinn hat, warum man draußen im Dreck liegt", hatte der gemeint, und vor seinen Augen erstand das Bild jenes Dorfes in Nordfrankreich, in dem er vor kurzem noch gelegen hatte, und das nur noch ein Ruinenfeld war.

Ja, denkt der Kapitänleutnant vor sich hinsinnend, der Batterieführer hat recht, vor dem Krieg ist unsere Heimat gut geschützt, Kriegsschauplatz wird sie nicht werden . . . ob aber auch vor dem Hunger? — Das ist wohl eine andere Frage . . . wenn unsere Zufuhren allmählich ganz gestoppt werden, die Vorräte aufgebraucht sind? Die Marine muß eine Zufahrtstraße durch die Blockade brechen und offen halten . . . vermag sie mit ihrer Kraft dies nicht, dann muß sie versuchen, England, dem Hauptkriegsgegner, den Schmachtriemen enger zu ziehen, sie muß mit Handelsstörern seine Zufuhren vernichten, ihn auf diese Weise friedensgeneigt machen. Dazu brauchen wir aber den uneingeschränkten Unterseebootskrieg, in dem jeder nach England fahrende Dampfer ohne Warnung torpediert wird . . . den will aber die deutsche politische Leitung aus Rücksicht auf die Vereinigten Staten von Nordamerika zur Zeit nicht . . . immer zuwarten, zuwarten . . . eines Tages wird man es doch machen müssen . . . wenn's dann nur nicht zu spät sein wird.

Wieder klopft es an die Tür.

„Verfluchter Zadder!" entfährt es ihm. Doch durch die langsam sich öffnende Türe tritt diesmal kein querulierender Untergebener. Der Adjutant ist es. Fast verlegen dreht er ein Schriftstück in den Händen, ein Telegrammformular, nur wenige Worte scheinen darauf zu stehen.

Übertrieben höfliche Begrüßung . . . dann beginnt er zögernd: „Herr Kapitänleutnant sind abkommandiert —"

Da ist sie also, die Abkommandierung, man braucht nur ernstlich daran zu denken! „Hoffentlich werde ich nicht wieder für einige Wochen bloß verpumpt für einen Erkrankten oder Beurlaubten

oder sonst einen Ausfall, wie mir's leider Gottes schon einmal passiert ist! Also: Wohin?"

„Auf das Hilfsschiff ‚Vineta', das in Kiel liegt. Kommandoantritt sofort."

„Nanu!" entfährt es dem Kapitänleutnant. Er hatte alles andere erwartet, nur nicht so was Merkwürdiges! Das klang verdächtig nach Sperrbrecherdienst, nach Handelsschutz in der Ostsee oder nach sonst etwas Kümmerlichem für die Begriffe eines Frontfahrers.

„Der Kommandant hat bereits telephoniert", fährt der Leutnant fort, „er möchte Herrn Kapitänleutnant nicht gern hergeben. Wir sollen ja nächsten Monat das neue Flottenflaggschiff, die ‚Baden', in Dienst stellen — der Befehl ist auch eben rausgekommen. Man hat ihm aber gesagt, der Admiralstab habe extra einen jüngeren Artilleriespezialisten von der Flotte angefordert, der schon im schweren Feuer war und Kriegserfahrung besitze. Das Flottenkommando, das sonst keinen aktiven Offizier freiwillig hergeben will, habe sich einverstanden erklärt. Danach, meint der Kommandant, müsse es mit dem neuen Kommando auf dem Hilfsschiff bestimmt eine besondere Bewandtnis haben —"

„Na, denn man tau . . . danke Ihnen schön für Ihre Nachricht." Darauf förmliche Verabschiedung.

Der treue Bursche, der seinen Kapitänleutnant durch alle Wechselfälle der vier Kriegsjahre hindurch begleitet, erhält Anweisung, Koffer und Kleidersack zu packen:

„Für alle Fälle Tropenzeug nicht vergessen . . . morgen früh fünf Uhr Bahnhof." — Damit ist er entlassen, sind die Brücken abgebrochen. Es war ja Krieg, seit dessen Beginn der Berufsoffizier erst seinen ureigentlichen Beruf ausübte. Nachdenklich bleibt der Kapitänleutnant noch einige Augenblicke vor seinem Schreibtisch sitzen. Sein ganzes Sinnen und Trachten geht auf ein anständiges Kommando, in dem er vor dem Feinde etwas

leisten kann, um der bedrängten Heimat Luft zu verschaffen ... Ran an den Feind ... alles andere ... das liegt weit zurück ... in der Vergangenheit ...

*

Einige der jüngeren Offiziere sitzen den letzten Abend mit dem Kapitänleutnant zusammen in einem der kleinen Zimmer des Wilhelmshavener Offizierskasinos.

„Versprechen sich Herr Kapitänleutnant von dem neuen Kommando etwas Besonderes?" fragte Leutnant zur See Übermut.

Der Adjutant, Leutnant zur See Bahr — er ist wirklich der Mann unter ihnen, der alles weiß — wirft rasch ein: „Das Hilfsschiff ‚Vineta' ist ein früherer Hilfskreuzer, der Ende letzten Jahres schon einmal im Atlantik Handelskrieg geführt hat und nach etwa zwei Monaten wieder unversehrt zurückgekommen ist."

Der Kapitänleutnant sieht starr gerade aus, wie einer, der die Zukunft zwar vor sich sieht, sie aber nicht genau zu enträtseln weiß.

„Ja", meint er nach einer Weile, „dieses sogenannte Hilfsschiff soll den Sommer über einer nicht gerade sehr kriegerischen Verwendung unterworfen gewesen sein ... Handelsschutz in der westlichen Ostsee ... und so. Immerhin, wenn man es zum ‚Raid' ansetzen würde, jetzt, nachdem der Unterseebootskrieg auf die neutralen amerikanischen Noten hin doch erheblich eingeschränkt worden ist ... vielleicht ..."

„Was ist eigentlich ein ‚Raid'?" unterbricht der jugendliche Übermut. Sein theoretisches Wissen hat seine Jugend bisher nicht sonderlich beschwert.

„Was ein ‚Raid' ist? Ja du lieber Gott — das Wort ist vom Engländer geprägt. Eine deutsche Übersetzung, die den ganzen Bestimmungskomplex auch in vier Buchstaben zusammenfassen könnte, gibt es leider nicht. Man versteht darunter eine Unter-

nehmung schwacher Streitkräfte aus dem eigenen Lager heraus in den Rücken des stärkeren Feindes. Sie ist dabei von der unmittelbaren und von fast jeder mittelbaren Befehlsführung des eigenen Oberkommandos losgelöst und kann meist auf keinerlei Nachschub rechnen. ‚Raids' können daher nur auf Grund kurzer allgemeiner Direktiven angesetzt werden. Denn die Verhältnisse, die im Rücken des Feindes angetroffen werden, sind meist unbekannt oder nur spärlich bekannt. Die Durchführung solcher Unternehmungen muß im einzelnen dem verantwortlichen Führer überlassen bleiben."

„Was soll das aber heutzutage noch?" fragt der durch seine Jugend unbelastete Übermut weiter. „Wir sind doch lückenlos blockiert. Wenn man nicht mit Unterseebooten unter den Blockadelinien wegtaucht oder mit Luftschiffen über sie hinwegfliegt . . . wie soll man da erst herauskommen . . . und wenn man erst mal draußen sein sollte . . . wie lange soll dann der ganze Schwindel dauern? . . . Bei Brennstoffnot und feindlicher Gegenwirkung . . ."

„Oh", sagt der Kapitänleutnant langgezogen, „solche Einzelunternehmungen könnten doch manches erreichen, das den Einsatz lohnt — sofern sie natürlich richtig angelegt werden. Sie können immerhin den feindlichen Seehandel nachhaltig stören und damit die lebensnotwendigen Zufuhren des Feindes. Sie können feindliches schwimmendes Gut wegnehmen oder zerstören, vielleicht schwächere feindliche Stützpunkte überraschend angreifen . . . auf jeden Fall dem Feinde äußerst unangenehm werden.

Früher taten dies Kaper und Korsaren, die reiche Männer wurden, wenn sie nicht vorher im Kampfe fielen. Die Kaperei ist nun seit dem Jahre 1859 international abgeschafft, Kaper und Korsaren aber sind im Hilfskreuzer wieder auferstanden . . . nur ist der Kaper von heute ein Kriegsschiff und die Korsaren sind Offiziere und Soldaten kriegführender Mächte. Sie kapern auch

Des Kommandanten Anerkennung für seinen Artillerie- und stellvertretenden Ersten Offizier

Hermann A. H. Runge

nicht mehr für eigenen Gewinn, der Erlös aus ihren Prisen fließt restlos der Staatskasse zu . . . wenigstens bei uns, bei den Engländern soll's ja noch Prisen- und Kopfgelder geben. Der Unterseebootskrieg ist abgestoppt, vielleicht versucht man es jetzt wieder mit dem Kaper, der die Besatzungen der Prisen restlos aufnehmen kann und sie nicht wie das Unterseeboot auf hoher See ihrem Schicksal in den Booten überlassen muß."

„Das ist ja alles schön und gut! Aber wie stellt ihr euch die Sache vor, wenn wie bisher bei den Hilfskreuzern als Kaperschiffe nur die größten Dampfer ausgerüstet werden, noch dazu mit unzulänglicher Bewaffnung, denen der Feind ihre Eigenschaft schon bei ihrem Auftauchen am Horizont ansieht? Ohne Täuschung des Feindes und ohne Überraschung wird bestimmt heute nicht mehr viel zu machen sein . . ." ruft ein Dritter erregt dazwischen. Er wird wegen seiner allzeit pessimistischen Lebensauffassung von den andern nur der Zweifler genannt.

„Doch, es wird zu machen sein!" mischt sich Bahr erneut ein, und sein Gesicht rötet sich vor Eifer. „Man muß nur die richtigen Leute zu finden verstehen: als Führer einen kühnen und klaren Kopf, tapfere und umsichtige Offiziere und eine leichtbewegliche, frische Mannschaft. Vielleicht ist es nicht einmal der schwierigste Teil der Aufgabe, in den Rücken des Feindes zu kommen. Den zweiten Teil denke ich mir viel schwerer: unter unausbleiblichen Rückschlägen lange Monate draußen auszuharren und zuletzt, nachdem alle Kräfte verausgabt sind, die Rückkehr ins eigene Lager wieder durchzusetzen. Die Hilfskreuzerführung darf jedenfalls nicht ängstlich auf die feindlichen Gegenmaßnahmen schielen, sie darf sich nur auf die Leistungsfähigkeit des eigenen Schiffes und die eigene Entschlußfähigkeit verlassen. Sie muß überzeugt sein und dafür sorgen, daß die Kühnheit ihrer Taktik durch kein anderes gegnerisches Wagnis übertrumpft werden kann. Im Kriege hängt immer etwas auch vom Zufall

ab . . . nichts ist da sicher. Ohne daß man sich auf ihn verläßt, muß doch der glückliche Zufall besonders im Seekrieg immer zur eigenen Berechnung hinzutreten."

Übermut kommen beim Zuhören langsam Erinnerungen an seine Marineschulzeit, die noch gar nicht so lange zurückliegt — an die Vorlesungen in Seekriegsgeschichte. Eigentlich sind diese „Raids" nichts Neues — als Ansatz zum Handelskrieg gegen den zur See Stärkeren wurden solche Einzelunternehmungen im Verlauf der Seekriegsgeschichte immer wieder mit mehr oder weniger Erfolg versucht . . . Übermut erinnert sich an die Flibustierkämpfe gegen den spanischen Handel im siebzehnten Jahrhundert . . . an den französischen Seehelden Jean Bart . . . an Surcouf, jenen berühmten französischen Korsar zu Napoleons Zeit, und an die Kaper der amerikanischen Südstaaten im neunzehnten Jahrhundert . . . Aber ob solche Sperenzchen heute noch möglich und erfolgversprechend sein sollen? denkt er.

Junge, Junge, wie leicht kann das ins Auge gehen! blinzeln die Augen des Leutnants zur See Übermut. Doch die theoretische Auseinandersetzung wird dem Sub zu breit.

„Immerhin — —" will Übermut gerade ansetzen, da schlägt die Uhr zwölf, und unter der Türe erscheint das mahnende Gesicht einer Ordonnanz. Auch das Wilhelmshavener Offizierskasino hat während des Krieges seine Polizeistunde.

Übermut wird das Wort abgeschnitten. Der Kapitänleutnant hat zuletzt nur noch stumm zugehört. Jetzt streicht er sich über die Stirn, wie um störende Gedanken zu verjagen, und hebt sein Glas:

„Ach was — hol die Pest alle feigen Memmen, Gott aber erhalte jeden braven See- und Reitersmann!" Bis auf den letzten Tropfen werden die Gläser geleert, dann fliegen sie in hohem Bogen an die Wand und zerschellen klirrend.

„Schluß jetzt — auf Wiedersehen!" Der Kapitänleutnant steht auf.

„Aus dem Glas trinkt keiner mehr!" murmelt einer im Gehen. Es ist der Zweifler.

*

Niedergeschlagen sitzt der Kapitänleutnant andern Tags auf der Eisenbahn; recht zweifelhafte Gefühle sind es, mit denen er sein neues Kommando in Kiel antritt.

Die melancholische ostfriesische Landschaft, die draußen an ihm vorüberzieht, paßt gut zu seiner eigenen Stimmung. Immer wieder kommen ihm Bedenken, ob er mit dem geheimnisvollen Unternehmen auch wirklich an den Feind rankommen wird, oder ob dafür nicht auf dem neuen Flottenflaggschiff bessere Aussichten gewesen wären. Der verhangene Schleier der Zukunft ist aber nicht zu durchstoßen, so hartnäckig die Gedanken auch einzudringen versuchen. Eintönig stößt, rattert und faucht der Zug seinem Ziel entgegen.

Der darin saß, war — ich.

Ich konnte damals ja nicht ahnen, daß nun die einstigen Flibustierträume des Knaben, die er einmal vor fünfzehn Jahren in wilder Jungenphantasie geträumt hatte, zur Wirklichkeit werden sollten ... daß ich dazu berufen war, daran mitwirken zu dürfen, daß draußen auf den weiten Weltmeeren die feindliche Schiffahrt geschwächt und Furcht und Schrecken in die Reihen der Gegner getragen wurde. Ich konnte nicht ahnen, daß auch ich einer der kleinen, verwegenen Schar werden durfte, die allein, ganz auf sich selbst gestellt, ohne Stützpunkt und ohne auf Hilfe von der Heimat rechnen zu können, Krieg führen sollten.

Rastlos kreisen meine Gedanken. Doch der verhangene Schleier der Zukunft läßt sich auch mit Gewalt nicht lüften.

Der Klabautermann

Wüſtes, dieſig nebliges Wetter mit feinem Regen, ab und zu mit Schnee vermiſcht. Es iſt auch weiter kein Wunder, der Kalender zeigt den 22. November 1916. Buß- und Bettag iſt's. Langſam neigt ſich der trübſelige, dämmerige Wintertag zu Ende.

In einem Winkel der Kaiſerlichen Werft in Kiel liegt ſchon ſeit Wochen ein ſchwarz bemalter Handelsdampfer. Noch geſtern iſt an ihm gehämmert und genietet worden. Es ſcheint ein Sperrbrecher zu ſein, denn an ſeinem Schornſtein leuchten in heller weißer Farbe die Zeichen „Sp. 10". Alſo eines jener in Kriegszeit armſeligen Fahrzeuge, die wochenlang irgendwo auf der Bärenhaut liegen durften. Gelegentlich mußten ſie irgendwelche Fahrſtraßen oder beſtimmte Kurſe abfahren, um ſie auf Minenfreiheit zu prüfen. War dann eine Mine da, ſo brummte der Sperrbrecher eben auf. War keine da, dann konnte er durchhalten, dann war das fragliche Gebiet eben minenfrei. Wohl die einfachſte Methode, ſolche Dinge feſtzuſtellen. Was kann daher ein ſolcher Kaſten große Beachtung finden?! Wenn dazu noch nicht einmal das kleinſte Geſchütz auf ſeinem Deck zu ſehen iſt!

Und doch ſcheint etwas mit ihm los zu ſein! Er hat eine größere Beſatzung, als ſie für ſolche Zwecke üblich und nötig iſt. Aber das muß wahrhaftig eine ganz komiſche und ſtumpfſinnige Geſellſchaft ſein! Trotz des Feiertags iſt keiner an Land. Die Wohnräume und Meſſen ſind alle voll von Menſchen.

Aber auch hier geht es nicht laut, geſchweige denn fröhlich zu. Wohl ſind aus verſchiedenen Ecken Grammophone und Matroſenklaviere zu hören, aus der Offiziersmeſſe erſchallen ſogar richtige Klaviertöne . . . und doch ſcheint eine gedrückte Stimmung über dem ganzen Schiff zu liegen. Etwas Schweres muß all dieſe Menſchen bedrücken, ohne daß ſich die einzelnen darüber mit-

einander ausſprechen, und manch einer ſieht aus, als ob er heute ſein Kriegsteſtament gemacht habe. Ein ſeltſames Schiff!

★

16 Uhr nachmittags. Die Novemberdämmerung ſenkt ſich immer tiefer herab. Und nun kommt plötzlich Bewegung in das bis dahin ſo ſture Bild. Vier größere Werftſchlepper rauſchen tantenhaft, gravitätiſch heran und gehen längsſeit.

So'n Schietkram! denken die Schlepperbeſatzungen — der iſt wohl ganz und gar von Gott verlaſſen, am heiligen Feiertag zur See fahren zu wollen, und ausgerechnet uns muß er damit belämmern!

Die Leinen werden losgeworfen, die Schlepper zerren den Dampfer pruſtend aus ſeinem Winkel heraus. Langſam ſetzt er ſich in Bewegung, dem Werftausgang zu. Lautlos, mechaniſch geht das Manöver vor ſich, kaum ein hörbar werdendes Kommando, kein lautes Wort fällt an Deck. Es iſt, als laſte etwas Unausſprechliches ſchwer über dem Schiff.

Am Probefahrtskai liegt das Großkampfſchiff „Baden", das neue Flottenflaggſchiff. Der Lützowſtamm hat es vor einigen Tagen in Dienſt geſtellt. Drohend ragen beim Paſſieren die Rohre ſeiner 38-Zentimeter-Geſchützürme in die Luft. Auf ſeinem Achterdeck ſteht der wachhabende Offizier und winkt grüßend zu mir herüber. Der einzige Menſch, der von uns Notiz genommen hat, der einzige Abſchiedsgruß . . .

Inzwiſchen iſt es ganz finſter geworden. Feiner Sprühregen ſetzt ein. Die ſonſt verdunkelte Sperrbeleuchtung der Kieler Hafenſperre brennt. Ein abgeblendeter ſchwarzer Frachtdampfer kommt angelaufen. Das Sperrwachſchiff morſt ihn an, will ſeinen Namen wiſſen.

„Hilfsſchiff Vineta" — blinkt das ſchwarze Schiff zurück und paſſiert auslaufend, ohne ſich weiter um etwas zu kümmern.

Es sieht nur vorwärts. Was hinter ihm liegt, gehört der Vergangenheit an. Wer weiß, ob es den Kieler Hafen jemals wiedersehen wird — nur jetzt sich nicht mit Unnötigem belasten!

★

Fünf Stunden später — 21 Uhr abends — rabenschwarze Nacht. Vor der Sperre, die den Eingang zum Aarö-Sund, zur Südausfahrt des Kleinen Beltes verwehrt, ankert auf der deutschen Seite ein abgeblendeter, düsterer Dampfer. Die dort liegenden Sperrwachschiffe wissen, daß in der Nacht ein Dampfer passieren soll. Wer, woher und wohin wissen sie nicht. Sie haben Befehl, auch nicht danach zu fragen. Sie sind angewiesen, die Sperrpassage offen zu halten, ohne aber die Beleuchtung anzustellen.
Kaum ist der Anker rasselnd gefallen — da wird's lebendig auf dem Gespensterschiff. Überall an den Bordwänden, an den Aufbauten, längs der Masten und in den Wanten blitzen irrlichterhafte Lichtchen auf, überall hängen in Stellings die noch vor einigen Stunden so stumpfsinnig erscheinenden Kerls und lachen oder schimpfen, je nachdem. Jeder hat um den Hals ein Kabelgarn. Daran hängt ein großer Pott Farbe: schwarz, grau, weiß, rot oder grün. In der Faust klebt ein Farbquast. Aus Herzenslust wird nun drauf losgemalt. Bald regnet es überall Farbe; wenn man etwas anfassen will, bleibt man dran kleben, ab und zu wird auch mal hoch in den Lüften im Eifer der Arbeit ein ganzer Farbpott ausgeleert. Wenn einer Glück hat, bekommt er die ganze Schmieraſche auf den Kopf. In der Dunkelheit ist der Missetäter dann nicht einmal zu fassen. Wenn die „muntere Blaujacke" nur ordentlich in Farbe schwimmen kann, dann fühlt sie sich wohl!

★

Aber alles geht vorbei!
2 Uhr nachts. Der tiefbeladene schwedische Dampfer „Marie-

Götaborg", etwa 4000 Bruttoregiſtertonnen groß, ſteuert die Durchfahrtslücke der deutſchen Aarö-Sund-Sperre an. Tiefdunkle Nacht; auch der Dampfer iſt dunkel, er zeigt kein Licht, und die abgeblendeten Sperrwachſchiffe regen ſich nicht.

Wie eine ſchwarze Schlange liegt die Balkenſperre auf dem Waſſer. Sie iſt mehr zu ahnen als zu ſehen, keines ihrer Durchfahrtslichter brennt, alles iſt ſchwarz wie die Nacht.

Die Sperrlücke wird angepeilt, ſie rückt näher.

„Hart Steuerbord" — da ſchiebt ſich der Steven hinein, rechts und links glotzen neugierig ihre Endbalken durchs Dunkel herauf.

Die Reichsgrenze liegt hinter uns, es geht hinein in die däniſchen Gewäſſer des Aarö-Sundes zwiſchen Aarö und Fünen. Alle Lichter werden jetzt geſetzt, auch die däniſche Küſtenbefeuerung brennt, und die richtigen Seezeichen liegen aus.

Der Kleine Belt beginnt. Die kaum zwei Kilometer breite Enge zwiſchen Fünen und Jütland am Ende des Kleinen Belt iſt noch in der Nacht zu paſſieren. Die jetzige Eiſenbahnbrücke beſtand damals noch nicht. Die Fahrlinie biegt im rechten Winkel um die Nordweſtecke von Fünen der freien See zu.

„Dort vor Middelfart bewegt ſich etwas", meldet ein Ausguckpoſten.

Ein kleines Fahrzeug in eine Flut von Licht getaucht . . . daraus blinkt hell leuchtend ein weißes Kreuz im roten Feld. Ein däniſches Regierungsfahrzeug kreuzt mit hell beleuchteter Flagge vor dem Hafeneingang von Middelfart.

Erſter ſchwieriger Moment . . . wie wird es ſich verhalten?

Nichts erfolgt. Der Däne denkt ſich wohl: Warum ſoll ich mir wegen des vorſchriftsmäßig bezeichneten und beleuchteten Neutralen, der ganz unverdächtig ausſieht, meine Nachtruhe ſtören laſſen?

Schon bei Middelfart erscheint der Himmel hinter der Ecke von Fünen hell erleuchtet. Nach dem Runden der Ecke liegt linker Hand an der jütischen Küste eine große Stadt im strahlenden Lichterglanze: Fredericia. Noch einmal kritische Augenblicke.
Auch hier bleiben wir ungeschoren. Die Lichter von Fünen und Jütland werden kleiner und kleiner . . . blinken schwächer und schwächer und verschwinden zuletzt. Das Kattegatt ist erreicht, das Land ist aus Sicht.
Der Morgen kommt. Zaghaft blinzelt der erste Sonnenstrahl über die Kimm. Doch — ist das noch der armselige, schwarze Sperrbrecher „Sp. 10" von gestern, der da in den Morgen hineinfährt? Wie hat der sich in der Nacht verändert!
Nichts von schwarz mehr zu sehen. Als gewöhnlicher neutraler Frachtdampfer ist er gemalt. An beiden Seiten hat er Neutralitätsabzeichen, darüber in der Bordwand Klappen, die bei Vornahme kriegerischer Handlungen geschlippt werden können und im Fallen die Neutralitätsabzeichen verschwinden lassen. Der dicke niedere Schornstein ist höher geworden und läßt dadurch die Schiffsform weniger gedrungen erscheinen; die hohen Kreuzermasten sind dagegen erheblich niedriger geworden; die Raa am Vormast ist verschwunden, an Deck steht nur ein Mann in weißer Stewardsjacke herum, auf der Brücke sind nur einige Zivilisten. Daß am Heck ein 10,5-Zentimeter-Geschütz verborgen ist, daß hinter der Brücke ein ein- und ausfahrbarer Scheinwerfer sitzt, daß unter jenen Lotkästen unter der Brücke zwei Maschinenkanonen stehen und an Deck hinter der Bordwand vier Torpedorohre gelagert sind, daß auf dem Vordeck vier 15-Zentimeter-Geschütze unter Deckslast und hinter schlippbaren Klappen in der Back sich verstecken — das kann man diesem schwedischen Trampdampfer von außen allerdings nicht ansehen.

★

Seiner Majestät Hilfskreuzer „Möwe II" hat mit der Lösung der ihm gestellten Aufgabe begonnen. Sein Operationsbefehl lautet kurz und bündig:

„Auslaufen nach eigenem Ermessen; Handelskrieg führen im Atlantik; nach Erschöpfung der Kraft die Rückkehr in die Heimat versuchen; sollte dies später aus irgendwelchen Gründen nicht möglich erscheinen, in einer der großen südamerikanischen Republiken auflegen, internieren."

Dem Handelskrieg lag die deutsche Prisenordnung zugrunde. Die Anhaltung und Untersuchung eines Fahrzeuges mußte durch ein Prisenkommando erfolgen. Danach erst sollte die Entscheidung getroffen werden über Aufbringung, Zerstörung, Verwendung der Prise als Hilfsschiff oder Umwandlung in ein Hilfskriegschiff auf hoher See, je nach der Nationalität des angehaltenen Fahrzeuges oder dem Charakter seiner Ladung als Bannware.

Das Schiff lag bis über die Tieflademarke im Wasser . . . es barg 3600 Tonnen Kohlen und alle nur irgend denkbare Ausrüstung für fünf Monate . . . ferner waren unter der Ladung zwei kleinere Geschütze nebst der zugehörigen Munition, um eine Prise gegebenenfalls bewaffnen zu können. Räumlichkeiten für etwa 500 Gefangene waren besonders eingebaut worden.

★

Unsere Stimmung ist nicht allzu gehoben. Wie schwer die Engländer ihre größeren Handelsdampfer schon bewaffnet hatten, ahnt allerdings noch keiner von uns. Natürlich haben wir einen wohlberechtigten Stolz darauf, daß man gerade uns dazu ausersehen hat, die deutsche Flagge wieder auf den weiten Ozeanen zu zeigen, aber wir sind uns auch bewußt, daß das Unternehmen mit unserem kümmerlich ausgerüsteten, schwach bewaffneten und langsamen Schiffchen nahezu hoffnungslos ist. Denn kaum vierzehn Knoten können wir in der Stunde laufen, und das nur auf

kurze Zeit. Im günstigsten Fall werden wir wohl mit Internierung im neutralen Ausland als Abschluß zu rechnen haben.
Die Vorbereitungen und das Auslaufen hatten naturgemäß mit der größten Heimlichkeit und Vorsicht betrieben werden müssen, um „Möwe" das Schicksal des Hilfskreuzers „Greif" vom Februar 1916 zu ersparen. „Greif" wurde damals beim Auslaufen bei den Shetlandsinseln von mehreren britischen Schiffen gestellt und, nachdem er einen der Engländer vernichtet hatte, zum Sinken gebracht.
Ein zweiter Hilfskreuzer, der zur selben Zeit mit „Greif" auslaufen sollte, war dem gleichen Schicksal nur dadurch entgangen, daß er noch auf der Elbe schwere Grundberührung gehabt hatte, umkehren und nach Hamburg ins Dock gehen mußte.
All unsere Angehörigen sind über unser Verbleiben im Ungewissen; wir waren eben plötzlich von der Bildfläche verschwunden.

★

Der Operationsbefehl stellt lakonisch als erste Aufgabe: Auslaufen. Die hierzu erteilten Erläuterungen bezeichnen die Blokadesperren, wie sie einlaufende Unterseeboote gemeldet haben. Danach liegt eine englische Sperrlinie auf der Höhe von Bergen zwischen Norwegen und den Shetlands, weitere liegen südlich von Island bis zu den Färörer Inseln und östlich von Island bis zur norwegischen Küste.
Wenn auch dauernd drahtlose Nachrichten über neu festgestellte Bewachungen in den feindlichen Gewässern eintreffen können, so ist die Lage doch sehr wenig schön. Um den Nordatlantik zu erreichen, müssen zwei Blockadelinien durchbrochen werden — gleichgültig, ob wir die Schiffahrtsstraße südlich von Island oder nördlich um Island durch die Eiszone wählen.
Dem Kommando ist zwar anheimgestellt, die Unternehmung abzubrechen und zurückzukehren, wenn die feindliche Bewachung zu

ſtark ſein ſollte. Das kann aber erſt feſtgeſtellt werden, wenn man ſich mitten in der feindlichen Sperrlinie befindet und die gegneriſchen Fahrzeuge ſchon gefaßt hat. Wie aber ſoll man dann die Unternehmung abbrechen und zurückkehren? Und wenn man es wollte — wird der Gegner ſo gütig ſein, das zu erlauben?

Nur Liſt, Glück und nochmals viel Glück kann vielleicht Erfolg bringen.

Große Pläne, Überlegungen, Berechnungen ... alles zwecklos ... mitten hineinhalten ... intuitive Entſchlüſſe an Ort und Stelle faſſen ... ſo wird ſich die Lage am eheſten entwirren können. Unwillkürlich fällt einem der Ausſpruch Napoleons I. ein: „Generale, die kein Glück haben, kann ich nicht gebrauchen!"

★

Vor mir auf der Brücke ſteht plötzlich ein Kerl in blauem Jumper und Sixpence-Mütze mit einem Kleiderbündel auf dem Arm. Was will der Handelsſchiffsmatroſe bei uns?

Die Gedanken haben ſich noch nicht umgeſtellt. Es iſt mein Burſche, der mir Zivilmantel und Schiffermütze bringt.

An Deck und auf der Brücke darf nur das notwendigſte Perſonal zu ſehen ſein; äußerlich in Zivilverkleidung, die über die normale Uniform geſtreift iſt. Bei unvermuteter Eröffnung von Feindſeligkeiten kann in Sekunden die Umwandlung vor ſich gehen.

So zieht der harmloſe Schwede durch das Kattegatt ...

Ab und zu kommen größere däniſche Fiſcherflottillen in den Weg, müſſen oft ganz dicht paſſiert werden. Mit Schreien, Johlen und Tücherſchwenken grüßen die Fiſcher. Unſer Brückenperſonal verſchwindet dann unter der Reling. Nur Rudersmann und wachhabender Offizier bleiben auf ihrem Platz, bis die Geſellſchaft wieder weit genug weg iſt.

Aus Sicht von Land wird durch das Skagerrak die nördliche Nordsee erreicht.

Da tritt plötzlich ein neuer Verbündeter auf, eine unbesiegbare Macht: trübes, nebliges Novemberwetter. Die Nacht wird immer länger und der Tag dafür immer kürzer, je weiter es nach Norden hinaufgeht. Schon währt die Nacht von 16 Uhr mittags bis 8 Uhr morgens: die paar trübseligen, dämmerigen Tagesstunden sind ohne Sonne, ausgefüllt mit Regen- und Schneeböen.

*

Mitten zwischen Norwegen und England geht unser Kurs nach Norden hinauf. Die dort liegende innerste Blockadelinie wollen wir in der Nacht durchbrechen.

Das Schiff wird sorgfältig abgeblendet, kein noch so schwacher Lichtschimmer wird es in der rabenschwarzen Finsternis der nördlichen Winternacht verraten können. Dem wachhabenden Offizier und den Ausguckposten, die ungeschützt stehen, brennen die Augen vor Anstrengung und Kälte. Mit keinem Doppelglas, auch nicht mit dem besten, ist es möglich, die Dunkelheit zu durchdringen. Die Hände sind klamm, der Nacken wird steif, dicke, nasse Schneeflocken klatschen ins Gesicht und rinnen als kaltes Wasser den Hals herunter. Die Erregung krümmt ihnen unwillkürlich den Rücken, sie stehen wie Menschen, die gegen ein geschlossenes Tor anrennen wollen.

Die erste Sperrlinie zwischen Bergen und den Shetlands muß jetzt erreicht sein. Es gilt, unbemerkt hindurchzuschlüpfen, eine Lücke zu finden — oder — Zusammenprall, Kampf mit geringen Aussichten . . .

„Recht voraus ein weißes Licht!" ruft eine Stimme aus dem Dunkel heraus.

Richtig, dort voraus blinkt schwach ein Licht, wird langsam heller, kommt gerade auf uns zu. Es scheint kein kleines Fischerfahrzeug

zu ſein. Das Licht iſt hoch oben über der Waſſeroberfläche. Wie geſpenſtige Kobolde fliegen die Schneefetzen durch den Schein...
„Hart Steuerbord!" befiehlt der Kriegswachleiter.
„Möwe" dreht an, legt ſich in der Drehung ſchwer nach außen über. Senkrecht wird ein Stück abgelaufen, dann wieder auf den alten Nordkurs zurückgedreht und das gefährliche weiße Licht in gutem Abſtand paſſiert. Das zieht in ſeiner alten Richtung weiter, peilt bald achterlich, wird hinter uns von der Nacht verſchluckt.
„Den hät wi hinn", murmelt befriedigt eine Stimme in der Finſternis.
Das ſchützende Dunkel der Nacht, in dem ein ſorgfältig abgeblendetes Schiff nicht geſehen werden kann, gibt uns ein gewiſſes Gefühl von Sicherheit.
Dreimal noch wiederholt ſich in dieſer Nacht derſelbe Vorgang, immer mit einem andern weißen Licht, das hoch über der Waſſeroberfläche im Dunkel hochmütig aufglänzt, als ob es ſagen wollte:
„Hier ſtehe ich, und ohne meine Erlaubnis kommt keiner durch!"
Jedesmal laufen den Männern auf der Brücke bei ſolch einer Begegnung heiße und kalte Schauer den Rücken hinunter.
Es waren engliſche Blockadefahrzeuge. Zu Beginn des Krieges waren ſie ganz abgeblendet gefahren. Die feſtgelegten Poſitionen waren aber in den ſtürmiſchen Winternächten nicht zu halten geweſen. Kolliſionen fanden ſtatt. Aus techniſchen und Sicherheitsgründen fuhren darum die Blockadefahrzeuge jetzt ein weißes Toplicht — der Blockadebrecher dafür keines.
Ruhig, apathiſch, faſt traumwandleriſch arbeiten die Männer auf dem Blockadebrecher, obwohl ſie ſich der Gefahr ihrer Lage voll bewußt ſind. Sie kennen ihr Schiff noch nicht genau, müſſen ſich erſt eine Zeitlang darauf einleben, um mit ihm zu einer feſtverwurzelten Einheit zuſammenzuſchmelzen. Sie wiſſen, ein Zurück gibt es jetzt nicht mehr. Sie wollen nur noch eines: raus aus der

Blockadezone, den freien Ozean gewinnen. Alles andere — das liegt noch weit in der Zukunft — keiner wagt jetzt schon, daran zu denken . . .

*

Das Nordmeer ist erreicht. Es gilt, sich über den weiteren Weg schlüssig zu machen.

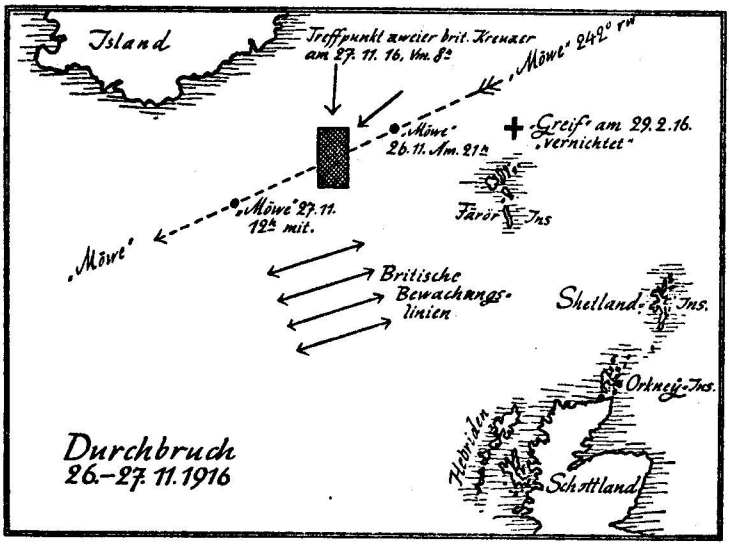
Zwei Auslaufmöglichkeiten stehen zur Verfügung: nördlich um Island herum durchs Eis oder die kürzere Strecke südlich von Island, zwischen der Insel und den Shetland. Der erste Weg ist der weitere, gilt aber als weniger gefährlich. Doch — schwer bewacht sind beide.

Das Barometer fällt stark, das bedeutet Aussicht auf Sturm und schweren Seegang. Unangenehme Südwestdünung läuft schon gegenan. Wenn man Land vermeidet — bei den Wetteranzeichen haben die Bewacher sicher in Anlehnung an Land Schutz gesucht — und mitten in die Fahrstraße hineinhält, die sich südlich von Island bis zu den Fär-Oer dehnt, mag's zwar gewagter sein, aber schneller gehen. Schnelligkeit und rasches Handeln aber verlangen die Nerven, nur nicht zögern, nur nicht die Spannung noch unnötig verlängern.

Der Kommandant entscheidet sich für den kürzeren Weg, südlich von Island.

Das sicher gesperrte, gefährdete Gebiet soll auch diesmal wieder am Abend erreicht und in der Nacht durchlaufen werden. Es ist gerade Neumond, es sollte also finster genug sein für unser Unternehmen.

Aber das schützende Dunkel der vergangenen vier Nächte seit dem Verlassen Kiels steht uns in dieser fünften Nacht unter Island nicht bei. Die Luft ist klar und sichtig geworden. Der nördliche Sternhimmel kommt heraus, die Wolken ziehen ab. In selten glänzender Klarheit funkeln und strahlen die Sterne bis herunter zum Horizont. Und mitten durch das sternbesäte Himmelsgewölbe



zieht sich — fast von einem Horizont zum andern reichend — ein alles überstrahlendes Nordlicht hin. Es ist einer breiten, glänzenden, weißen Schiene zu vergleichen, die sich an ihrem Ende in mehrere Teile verästelt.

Trotz dem kalendermäßigen Neumond ist es doch fast so hell geworden wie in einer klaren Vollmondnacht, bis an die Kimm ist alles deutlich zu sehen.

Der Wind bris't auf, pfeift stoßweise in hellen Tönen durch die Wanten. Wasserberge rollen schon an, hellgrün mit langen, weißen Gischtstreifen überzogen, gekrönt von weißem Schaum.

Das stampfende Schiff wirft dicke Bugseen auf. Wie ein weißer Strudel quirlt's an beiden Seiten längs der Bordwand, das Meer wirft helle Scheine in flackerndem Leuchten, wie eine lange Brautschleppe zieht der weiße, leuchtende Streifen des Kielwassers hinter dem Schiff her.

Die Atmosphäre ist mit Elektrizität geladen. Überall knirscht's und prasselt's ... da, an den Mastspitzen und an allen möglichen Ecken und Enden des Schiffes irrlichtert es ... will ein tückischer Kobold uns ins Verderben locken? Überall hüpfen bläuliche Flämmchen ... immer nur für einen Augenblick ... immer wieder an anderen Stellen ... der Klabautermann ... das Sankt-Elms-Feuer ...

24 Uhr nachts. Beide Wachen sind auf den Beinen ... in Erwartung kommender Dinge.

Die Funkstation meldet ein abgehörtes Funkgespräch zweier englischer Kreuzer, von denen der eine wegen des Sturmes gerade unter der Südküste von Island steht. Sie wollen sich um 8 Uhr vormittags gerade an der Stelle treffen, an der wir um 24 Uhr nachts stehen — zu spät — —

Die Nacht vergeht. Kein Feind wird auf unserem Wege gesichtet. Der Morgen bricht an. „Möwe" steht jetzt schon jenseits der äußersten feindlichen Bewachungslinie.

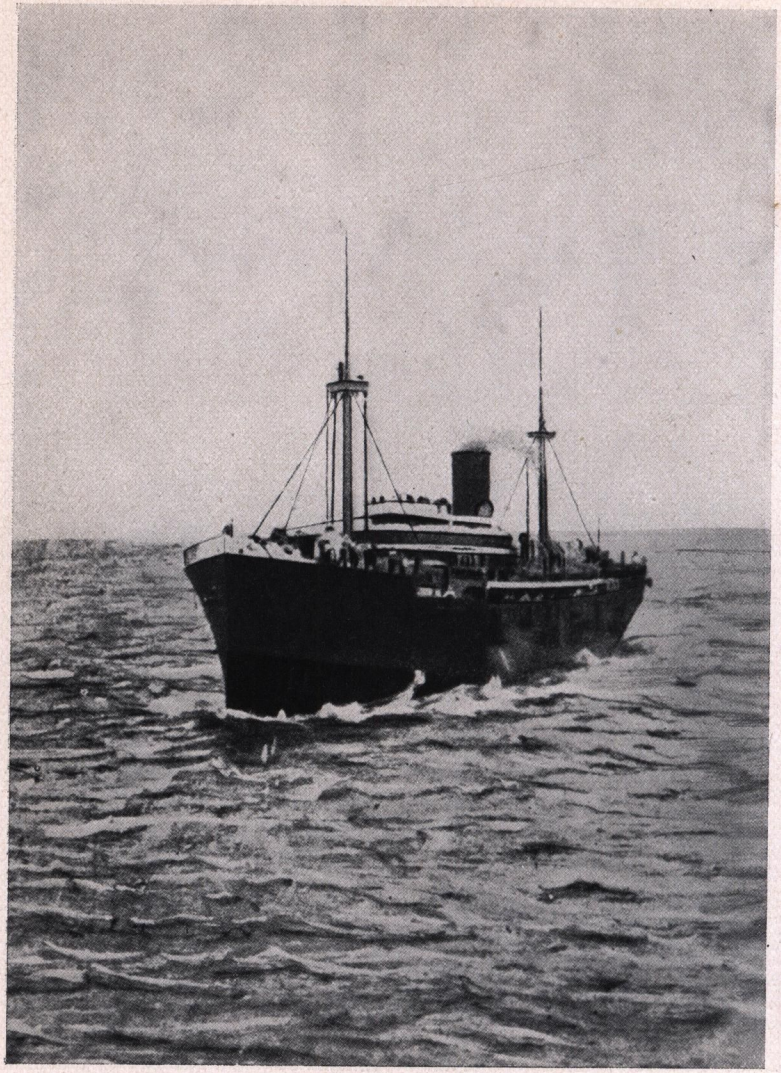
Sie hat die Blockade durchbrochen, stolz flattert unsere deutsche Kriegsflagge im Nordatlantik: sie hat ihre erste Aufgabe gelöst!

★

Der Klabautermann ... er hat den Seeleuten der Segelschiffszeit stets Unglück gebracht, war von ihnen abergläubisch gefürchtet, ein tückischer, boshafter Geist, der nur auf Böses sinnt. Wenn er in rauschenden Strahlenbüscheln Himmel und Erde entspannte, ... dann stand Sturm mit grober See bevor, der Segel zerriß, Masten knickte und Schiffe ins nasse Grab wehte ... darum war er gefürchtet wie der „Fliegende Holländer" ...

Lieber Klabautermann! Uns, die wir selbst ein Fliegender Holländer werden wollen ... schon sind ... uns hast du Glück gebracht ... Nebel, Sturm und grobe See sind es gerade, die

Hilfskreuzer „Möwe" bricht, unter Island bei schwerer See auslaufend, die Blockade



Hilfskreuzer „Möwe" auf Kaperfahrt im Atlantik

wir brauchten! Deine Irrlichter führten uns nicht ins Verderben . . . sie bahnten den Weg in die freie See . . . durch die Postenketten der Feinde hindurch . . . dem deutschen Kreuzer . . . Lieber Klabautermann! Schlag auch weiterhin unsere Feinde mit Blindheit . . . halt auch weiterhin deine Hand schützend über dem mutigen Schiff . . .

Kaperei am laufenden Band

Nun sind wir also der feindlichen Umklammerung entronnen, die weiten Seeräume des Atlantischen Ozeans liegen frei vor uns. Mit einmal fällt alles bisher Bedrückende, Beklemmende von der Seele herunter. Frei dehnt sich wieder die Brust, klar schaut das Auge in die Zukunft, deren weitere Gestaltung ganz nur dem eigenen Ermessen anheimgegeben ist. Mit vollem Recht können wir sagen: Unser Feld ist die Welt!

Eine fast unerhörte Macht liegt in der Hand des Kommandos und damit zugleich in der Hand jedes einzelnen innerhalb seines Wirkungsbereichs — hier darf kein Übermut Platz greifen, nur kaltes Blut und harte Nerven können weiterhelfen.

Bisher war unser ganzes Sinnen und Trachten allein auf den Blockadedurchbruch gerichtet gewesen — er war das zunächst greifbare Ziel, das zur Lösung stand — ein Ziel mit den denkbar größten Hindernissen, dessen Erreichung auch dem Fachmann fast aussichtslos erschien.

Jetzt haben wir die Ausgangsstellung unserer eigentlichen Aufgabe gewonnen. Wir sind in den Bereich der Schiffahrtswege des Nordatlantik gekommen und können damit beginnen, Kriegsmaterial- und Lebensmitteltransporte zu kapern, die von Nordamerika nach England und an die Westfront nach Frankreich

gehen. Gelingt es uns später, unsere Kohlenvorräte zu ergänzen, dann liegt auch der Südatlantik unserem Zugriff offen.
Doch wir wollen uns immer nur auf ein Ziel, das nächliegende, konzentrieren. Neue Entschlüsse dürfen immer erst von Fall zu Fall gefaßt werden. Das Hilfskreuzerkommando weiß ja gar nicht, ob, wann oder wo seine Tätigkeit — ja allein schon sein bloßes Dasein — dem Feinde bekannt wird; es hat mit der eigenen Proviant- und Brennstoffversorgung zu kämpfen, es ist auf das Funktionieren der Technik des Schiffes angewiesen. Überdies darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß die Nerven der Besatzung nicht geringen seelischen Beanspruchungen standhalten müssen.
Ohne uns um Späteres zu kümmern, gehen wir auf die Schiffahrtswege des Nordatlantik los.

*

Wenn auch dem Mutigen das Glück gehört — so ganz einfach ließ sich dieses „Losgehen" doch nicht an. Der Nordatlantik-Track, die Verbindungslinie Kanada—Neuyork mit dem Englischen Kanal, war noch weit ab. Das Barometer fiel und fiel. Und jedesmal, wenn man glaubte, jetzt müsse es sicher seinen tiefsten Stand erreicht haben, oder wenn es kurze Zeit Stetigkeit zeigte oder ein ganz klein wenig anstieg, dann fiel es wieder von neuem. Wir purzelten von einem Minimum in das andere Minimum hinein. See und Sturm tobten entsprechend. Haushohe Wogen rollten über uns hinweg — und immer gegenan!
Die Klappen der Neutralitätsabzeichen waren uns von der aufgewühlten See schon lange weggeschlagen worden. Jetzt ging es an die Klappen der Bordwand, welche die Geschützpforten in der Back maskierten. Trotzdem sie mit starken Holzbalken nach innen abgesteift waren, wurden sie ein über das andere Mal beim Andampfen gegen die gegendonnernde See verbogen, eingedrückt,

einmal sogar ganz eingeschlagen. Die starken Abstützbalken wurden zerknickt, als ob es Streichhölzer gewesen wären. Zur Ausbesserung des Schadens mußte das Schiff vor die See gelegt werden, dabei standen wir in den Kasematten zeitweise bis an die Hüften im Wasser.

Ab und zu wurde das Wetter so toll, daß wir längere Zeit gegen Wind und See beigedreht liegen mußten . . . so lange, bis wir uns gegenseitig eingeredet hatten, daß es nun doch etwas abgeflaut habe . . . dann hob der Tanz von neuem an!

In der Freizeit konnte man in der Messe nur auf festgezurrten Stühlen sitzen. Mit den Beinen mußte man sich festklammern und versuchen, aus einem hin und her rutschenden Teller etwas Essen in sich hineinzuwürgen . . . dazu spielte das ebenfalls festgezurrte Grammophon wunderbare Weisen.

An einem dieser Abende wäre beinahe unserer ferneren Laufbahn ein jähes und vorzeitiges Ende bereitet worden. Plötzlich wurde das Ruder unklar, ebenso das Handnotruder. Das Schiff legte sich steuerlos quer zur See und schlingerte bedenklich. Die Ruderkette vom Ruderjoch nach dem Rudergestänge war gebrochen — eine armdicke Kette. An das heftig schlagende Ruderjoch war nur mit Lebensgefahr heranzukommen. Hilflos trieb das Schiff vor Sturm und See in Richtung auf die Nordwestküste Nordenglands!

Daß das Ruder bei dem überaus heftigen Hin- und Herschlagen bis zum Einschäkeln einer Reservekette am nächsten Tag nicht gebrochen ist, mußten wir als Wunder betrachten.

★

Endlich bessert sich das Wetter, Wind und See werden stetiger und schwächer, und am Abend des 1. Dezember kommt die erste Rauchwolke rechts voraus in Sicht. Sie entpuppt sich beim Näherkommen als ein größerer Dampfer mit westlichem Kurs, der also

von England kam, anscheinend nach Amerika wollte und schätzungsweise neun Knoten Fahrt lief. Als er sieht, daß wir seinen Kurs rechtwinklig kreuzen, beginnt er ein umständliches Ausweichemanöver. Die Dunkelheit fällt rasch ein, für ein Aussetzen der Boote geht die See noch ziemlich hoch, und für das Anhalteverfahren müssen das erstemal besonders sorgfältige Vorbereitungen getroffen werden. Es erscheint daher ratsam, für das Annehmen des Dampfers den nächsten Tag abzuwarten. Nach Einbruch der Dunkelheit blenden wir ab, ändern den Kurs auf West und folgen dem Schiff unbemerkt die Nacht über.

Gegen Morgen wird mit Höchstfahrt aufgedampft, wir stehen im Morgengrauen etwa 500 Meter querab an seiner Steuerbordseite. Nun erst sehen wir, daß es ein großer Dampfer ist, der anscheinend in Ballast fährt, wenigstens liegt er hoch über die Lademarke heraus. Flagge, Name oder sonstiges Abzeichen ist nicht auszumachen, also Engländer. Funkentelegraphie hat er, achtern auf dem Bootsdeck befindet sich die Funkbude, und da am Heck — steht ein großmächtiges 12-Zentimeter-Geschütz!

Der Befehl „Prisenkommando klar!" wird gegeben. Die mit Pistole und Seitengewehr bewaffnete Freiwache drängt sich auf dem Bootsdeck hinter den Booten, den Ventilatoren und dem Schornstein in Deckung; die Wache hält sich unter Deck klar, um auf Befehl die Geschütze und die Torpedorohre zu besetzen. Noch ist von außen kein Mensch an Deck zu sehen.

Ich stehe auf der Brücke hinter dem Kartenhaus und besehe mir das nah neben uns mitlaufende „Opferlamm". Es ist mindestens doppelt so groß wie wir ... Auf seiner Brücke stehen nur Rudersmann und Wachgänger der Morgenwache, die übrige Besatzung scheint noch zu schlafen. Das Rohr seines großen Heckgeschützes schaut drohend in die Luft. Die hinter uns heraufziehende Morgendämmerung läßt alle Konturen größer und wuchtiger erscheinen, sie wirft auf die Gesichter um mich fahlen, blassen

Schein, so daß sie fast weiß wirken . . . ein hartes Weiß, aus dem entschlossene, brennende Augen leuchten.
Unwillkürlich denke ich an meine Jugendzeit zurück . . . an das „Flibustierbuch", das ich damals immer wieder mit einer Hingabe gelesen habe, über der ich alles andere um mich vergaß. Das Schiff meines Flibustierhelden hatte auch den schönen Namen „Möwe" getragen. Jetzt müßten gleich die Enterhaken und -beile klirren, die Musketen geladen und die Degen gezogen werden . . . Der Anblick der in Deckung sich drängenden bewaffneten Männer ließe auf ein bald beginnendes Handgemenge schließen. Unverhofft stehe ich jetzt selbst in gleicher, wenn auch technisch modernisierter Lage auf getarntem Schiff klar zum Angriff. Wenn man nur wüßte, was der Gegner mit seiner Kanone machen wird — denn wir dürfen nach internationalem Seekriegsrecht unsere Waffen erst gebrauchen, wenn uns Widerstand entgegengesetzt wird.
Neben wir taucht eine dunkle Gestalt auf und versetzt mich in die Wirklichkeit zurück: der Erste Offizier hat noch einmal alle Stationen revidiert und meldet dem Kommandanten, daß „alles klar" ist. Der Zauber der Stunde ist verflogen, die Wirklichkeit fordert ihr Recht.
„Kriegsflagge und Signal setzen", ertönt die Stimme des Kommandanten, unmittelbar ergänzt durch das Kommando des Artillerieoffiziers: „Geschütze klar". Kurz und scharf hallen die Befehle über Deck.
Am Heck weht plötzlich die deutsche Kriegsflagge, im Vortopp das internationale Flaggensignal „M N" — „stoppen Sie sofort". Mit Donnergepolter fallen die Klappen der Geschützpforten und der Torpedorohre, die Verkleidungen der Geschütze sind verschwunden — drohend richten sich ihre Mündungen auf den Engländer — —
Drüben Erstarrung über so was . . . aber sonst geschieht nichts. Was sollte auch geschehen? Alles liegt in tiefem Schlaf . . . eben

hat der Morgenwächter auf der Brücke seinen schwarzen Kaffee getrunken und sich die Zeit ausgerechnet, wie lange er bis zu seiner Ablösung noch die Beine in den Bauch zu stehen hat.

Was soll denn diese lächerliche Geschichte? denkt er wohl. Die deutsche Flagge ist jetzt, im Kriegswinter 1916 auf 17, von den Weltmeeren verschwunden, das weiß in England jedes Kind ... die kleine Schlurre, die da drüben solchen Krach macht, das wird ein Brite sein, der uns nicht erkennt, weil wir keine Flagge fahren, wie die Admiralität es angeordnet hat ... Deutsche Kriegsflagge? ... Unmöglich! ...

„Warnungsschuß vor den Bug — 500 — Schieber 0 — erstes Geschütz feuern!" kommandiert der Artillerieoffizier von der Brücke der „Möwe".

„Bum" ... tönt's dem Engländer in die Ohren, und vor seinem Bug sieht er die Wassersäule der krepierenden Granate aufsteigen.

Jetzt wird's ernst. Notdürftig bekleidet kommt der englische Kapitän auf die Brücke geeilt, er stoppt sein Schiff. Wir werfen die beiden vollbesetzten Prisenboote zur Untersuchung des Dampfers zu Wasser.

Drüben wird's allmählich lebendig. Das Schiff ist erwacht. Dunkle Gestalten huschen über die Decks. Plötzlich ein Schrei aus unserer Funkbude, die auf der Brücke steht: „Der Dampfer funkt!"

Er will also ohne Zweifel Hilfe herbeirufen. Gleichzeitig eilen Leute an das Heckgeschütz, reißen den Bezug herunter, besetzen es und richten auf uns ein.

Damit ist der Beginn einer feindlichen Handlung eines Handelsschiffes gegen ein Kriegsschiff gemacht. Nun kommt's nur darauf an, wer den andern mit seiner Artillerie zuerst kampfunfähig macht.

„10,5 auf die Funkbude — 15 Zentimeter auf das Heckgeschütz — 500 — Schieber 0 — Salve feuern“ . . . drei Schuß fallen wie einer.

Vor der Funkbude krepiert die 10,5-Zentimeter-Granate, während die beiden 15-Zentimeter-Granaten beim Schlingern des Schiffes zu hoch gehen und dicht über die Köpfe der feindlichen Geschützmannschaften wegfliegen, hinter dem Schiff hohe Wassersäulen aufwerfend.

Aber trotzdem hat es genügt: das Geschütz wird fluchartig verlassen, unsere Funkbude meldet: „Dampfer hat aufgehört zu funken“.

Noch haben unsere Boote den Gegner nicht erreicht, sie haben mit dem erheblichen Seegang zu kämpfen. Plötzlich dreht der Dampfer hart ab, sein Schraubenstrom verrät, daß seine Schrauben wieder mit hohen Umdrehungen angeworfen sind. Er will ohne Zweifel ausreißen und dazu unsere Lage mit den Prisenbooten ausnutzen, die wir nicht allein in der See liegen lassen können. Da muß die Artillerie noch mal ran, um ihn festzuhalten. In Ermangelung eines andern Zielobjektes wird das verlassene Heckgeschütz aufs Korn genommen; Menschenverluste sollen nach Möglichkeit vermieden, dem Widerspenstigen soll nur der Ernst der Lage vor Augen geführt werden. Die Granate schlägt hinter dem Geschütz ins Deck ein, nun stoppt er endgültig.

Die Prisenboote erreichen die Bordwand, erhalten Vorleine und Seefallreep zugeworfen, das Prisenkommando klettert an Bord, und schon winkt sein Signalgast die Meldung des Prisenoffiziers herüber:

»Englischer Dampfer ‚Voltaire‘ (Lampert & Holt, Liverpool), 8617 Bruttoregistertonnen groß, Captain C. Knight, 94 Mann Besatzung, von Liverpool nach Neuyork, in Ballast, niemand verletzt.«

Da es sich um einen Dampfer feindlicher Nationalität handelt, und die Möglichkeit der Aufbringung nach einem deutschen oder verbündeten Hafen nicht vorhanden ist, kann er zerstört werden. Daher ergeht Befehl an den Prisenoffizier: „Feindliche Besatzung mit Privatzeug in eigenen Booten überschiffen, Dampfer klarmachen zur Sprengung."

Wir sehen, wie der Befehl unverzüglich ausgeführt wird. Die englische Besatzung läßt ihre Boote zu Wasser, in denen sie mit ihren Habseligkeiten Platz genommen hat.

Aber merkwürdig! Die Boote kommen nicht zu uns längsseit, sie pullen mit äußerster Kraft nach allen Seiten auseinander, jedes nach einer andern Richtung. Die Leute scheinen durch die Widersetzlichkeit ihres Kapitäns und durch die deshalb erfolgte Schießerei kopfscheu geworden zu sein, sie glauben wohl, wir wollen sie auf hoher See ihrem Schicksal überlassen.

Unsere Motorjolle fliegt zu Wasser, fängt die Boote ein und schleppt sie einzeln längsseit. Die angstverzerrten Gesichter ihrer Besatzungen starren zu uns herauf. An Tampen holen unsere Leute erst das Gepäck, dann die Gefangenen an Deck, da sie zum Teil zu schlapp sind, über das Seefallreep die steile Bordwand des heftig schlingernden Schiffes hochzuklettern.

Sie machen einen äußerst schwächlichen und unterernährten Eindruck, besonders wenn man sie mit unseren kräftigen und gesunden Leuten vergleicht. All die Aufregungen des frühen Morgens auf nüchternen Magen mögen ja auch nicht besonders kräftigend auf sie gewirkt haben — —

Inzwischen ist drüben alles klar zur Sprengung. Die Zeitzünder der Sprengkisten, über die Reling bis etwa drei Meter unter Wasser gelassen, werden angeschlagen, das Prisenkommando verläßt das Schiff und kommt mit dem englischen Kapitän an Bord der „Möwe" zurück.

Sieben Minuten später ertönen drei dumpfe Explosionsschläge,

drei Waſſerſäulen ſpritzen an der Bordwand des Opfers auf, mit einem faſt hörbaren Ruck fällt „Voltaire" auf die Naſe.

Captain Knight wird zum Kommandanten auf die Brücke geführt. Der macht ihm ernſtliche Vorhaltungen: ob er nicht bedacht habe, daß er durch ſein unqualifizierbares Vorgehen, das ihm doch in keinem Falle etwas habe nutzen können, das Leben ſeiner Leute ſträflich aufs Spiel geſetzt hätte?

Captain Knight erwidert aber kreuzfidel:

„Oh, that's the game" — „Das iſt eben das Spiel!"

★

„Rauchwolke in Sicht!" ſchallt plötzlich unvermittelt der Ruf des Ausgucks im Krähenneſt.

Was nun? Der geſprengte „Voltaire" läuft langſam voll Waſſer ... es kann noch ſtundenlang dauern, bis er ſinkt ... daneben liegenbleiben dürfen wir nicht, da wir uns ſonſt verraten ... möglichſt lange unerkannt zu bleiben, um überraſchend handeln zu können iſt doch die wichtigſte Vorausſetzung für unſere Art Kriegführung im Atlantik. Alſo erſt mal los auf die Rauchwolke, um feſtzuſtellen, was dahinter ſteckt.

Die wenigen Beuteſtücke, wie Verſchluß und abmontierbare Teile des engliſchen Geſchützes, werden ſorgfältig verſtaut, die Flagge eingeholt, die Geſchütze maskiert und „Möwe" nach außen wieder zum undefinierbaren Tramp geſtempelt.

Unter der Rauchwolke kommt ein Holländer zum Vorſchein. Einen Neutralen aber dürfen wir nur nehmen und zerſtören, wenn er für den Feind beſtimmte Bannware geladen hat. Andernfalls müſſen wir ihn nach der Unterſuchung wieder laufen laſſen. Dann wird aber unfehlbar die Beſatzung überall von uns als der Senſation ihrer Überfahrt erzählen, der Schleier um uns iſt dann zerſtört. Um nicht in dieſe Gefahr zu geraten, laſſen wir den

Dampfer lieber ungeschoren, setzen die französische Flagge und fahren ruhig und harmlos weiter.
Der Holländer passiert den auf der Nase liegenden „Voltaire" nahe, ohne sich um ihn zu kümmern. Plötzlich steckt „Voltaire" aber die Nase weg und verschwindet auf Nimmerwiedersehen! Nun funkt der Holländer zu uns herüber:
„Have you saved the crew of that sinking ship?" — „Haben Sie die Besatzung jenes sinkenden Schiffes gerettet?"
Auf dem Ohr sind wir aber taub, wir verstehen nicht und fahren ruhig weiter. Der gute Holländer tut dasselbe. Er mag sich wohl denken: Was soll ich mich in diesen gefährlichen Kriegszeiten in Angelegenheiten mischen, die mich nichts angehen!

*

Nachdem die erste Beute gemacht ist, sieht man auf unserer „Möwe" nur strahlende, vergnügte Gesichter; das Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit ist befestigt.
Der Nordatlantik-Track ist auf etwa 49° N und 25° W gefunden. Wir brauchen also nur in großen Zickzackschlägen mit westlichem Generalkurs zu kreuzen, die Nächsten werden dann schon kommen. Wenn auch das Wetter noch immer zu wünschen übrig läßt, hinsichtlich des Bootsverkehrs vertrauen wir auf unser seemännisches Können.
Schon in der übernächsten Nacht kommen die Richtlaternen eines großen, sonst abgeblendeten Dampfers in Sicht. Nach eben bewährtem Rezept soll er im Morgengrauen überrumpelt werden. Wir setzen uns noch in der Nacht abgeblendet vor ihn. Kurz vor Hellwerden machen wir kehrt auf Gegenkurs, stellen Dampfer- und Seitenlaternen an und laufen ihm mit geringer Fahrt entgegen.
Inzwischen graut der Morgen, fahler Dämmerung Schein liegt über grauem, weitem Meer.

Querab: Geſchütze klar, Kriegsflagge und Signal geſetzt, dumpf rollt der Warnungsſchuß über die See —
Der Dampfer ſtoppt ſofort in faſt übertriebenem Gehorſam. Aber was iſt denn das? Sehr verſchlafen ſcheint ſeine Beſatzung trotz der frühen Morgenſtunden nicht zu ſein, denn an den Seiten des großen, gleichmäßig dunkel gemalten Dampfers wurſteln eine Menge Menſchen herum . . . rollen einen bis dahin verborgenen weißen Bezug ab . . . auf dem ſteht in großen Buchſtaben:
„Belgian Relief."
So eine Gemeinheit! Jetzt haben wir glücklich den Falſchen gefaßt und ſind verraten!
Das Priſenkommando wird an Bord geſchickt. Inzwiſchen wimmelt drüben das ganze Deck voll höhniſch grinſender Fratzen. Da vorn auf dem Vordeck ſteht ſogar einer und photographiert uns! Meldung vom Priſenoffizier:

> *»Belgischer Dampfer ‚Sammland', 9748 Bruttoregistertonnen groß; mit Nahrungsmitteln für die ‚American Commission of Relief' in Belgien; von Neuyork nach Rotterdam; hat Freigeleitschein der deutschen Botschaft in Washington.«*

Alſo müſſen wir ihn laufen laſſen, er ſteht im Dienſt der neutralen amerikaniſchen Lebensmittelverſorgung des von uns beſetzten Belgiens. Zu dumm! In einigen Tagen wird er bei den äußerſten engliſchen Vorpoſtenſchiffen vor dem Engliſchen Kanal angelangt ſein und uns verraten. Eine Photographie von uns hat er zu allem hin auch noch, allerdings nur demaskiert.
Da er mit ſeiner Funkentelegraphie unſer weiteres Unternehmen überhaupt in Frage ſtellen kann, wenn er ſofort nach ſeiner Entlaſſung funken ſollte, ſind wir berechtigt, Maßregeln zu unſerem Schutze zu ergreifen: ſeine Funkeinrichtung wird ausgebaut und über Bord geworfen, dem glücklichen Photographen wird ſein

Apparat entzogen, beides gegen Empfangsbescheinigung des Kommandos. Dann darf er unbehelligt weiterfahren. Da er einen deutschen Freigeleitschein hat, ist er verpflichtet, sich jeder feindseligen Handlung zu enthalten, er darf also auch keine Meldung bei den Engländern über uns erstatten. Wir werden ja sehen; vorderhand können wir noch ruhig in unserem Operationsgebiet bleiben. Wenn die eben erfolgte Anhaltung bekannt wird, dann wird es beim Feind einen solchen Aufruhr geben, daß wir bestimmt im Äther etwas darüber abhören können.

★

Noch am selben Tag bekommen wir gegen Abend einen östlich fahrenden kleinen Norweger auf den Kopf. Da wir am Morgen schon von einem erkannt sind, könnte uns nun am Nachmittag noch einer an etwa derselben Stelle melden wie der erste. Darauf dürfen wir es ruhig ankommen lassen.
Nur durch Zeigen der Kriegsflagge und durch internationales Flaggensignal wird er angehalten.
Er gehorcht sofort. Als das Prisenkommando an Bord klettert, entsteht große Bewegung unter der norwegischen Mannschaft, wir sehen, wie Kleidersäcke an Deck befördert und andere Habseligkeiten in große Bettlaken eingepackt werden. Da scheint etwas faul zu sein — —

»Norwegischer Dampfer ‚Halbjorg'; 2587 Bruttoregistertonnen groß; von Neuyork nach Bordeaux; mit 3500 Tonnen Bannware.«

Also richtig getippt, fast nur Konterbande als Ladung!
Die Norweger kommen mit ihrer gesamten persönlichen Habe in aller Ruhe zu uns an Bord. Nachdem sämtliche Luken geöffnet sind, werden die Sprengkisten angeschlagen . . . eine halbe Stunde später verschwindet „Halbjorg" mit dem Heck voran in den Fluten.

Während die Dampferbesatzungen feindlicher Nationalität in den besonderen Gefangenenräumen im Achterschiff untergebracht sind, wo sie alles haben, was sie brauchen, bekommt die norwegische Mannschaft einen besonderen Raum für Neutrale im Vorschiff angewiesen. Sie tragen eine weiße Binde um den Arm und können sich an Deck frei bewegen, soweit natürlich keine kriegerischen Ereignisse vorliegen. Bei „Allarm" müssen auch sie aus Sicherheitsgründen sich gleich den Gefangenen in ihrem Raum aufhalten, vor dem ein Posten steht.

Captain Andersen von „Halbjorg", ein noch junger Mann, ist sehr traurig, er machte gerade seine erste Reise als Kapitän, und da muß ihm gleich so ein Mißgeschick passieren! Er ist jung verheiratet und hoffte, Weihnachten daheim in Norwegen feiern zu können — daraus wird nun nichts. Zu allem hin schwebt er noch in tausend Ängsten: er hatte seinen Schwager mit an Bord, und ihn, um den Fahrpreis zu sparen, als Matrose in die Musterrolle eingetragen und dafür einen richtigen Matrosen zurückgelassen. Nun, wir machen ihm keine Schwierigkeiten, nachdem er sein Schiff von einer Stunde auf die andere so unverhofft verloren hat.

Dies sollte aber der letzte Neutrale sein, den wir zur Untersuchung auf gut Glück anhielten. In Zukunft gingen wir um alle mit Neutralitätsabzeichen versehenen Dampfer in großem Bogen herum, der ungewisse Vorteil, der dabei herauskommen konnte, war doch dem großen Nachteil bei einer Freilassung weit unterlegen.

★

Wir kreuzen weiter.

Zwei Tage später macht ein Ausguckposten um die Mittagszeit eine ganz schwache Rauchwolke im Süden aus. Wir halten darauf zu. Bald kommen vier Mastspitzen aus der Kimm heraus, es muß ein großer Dampfer mit östlichem Kurs sein.

Um ihn noch faſſen zu können, halten wir mit hoher Fahrt und konvergierendem Kurs, der den ſeinen ſchneiden muß, auf ihn zu. Beim Näherkommen ſehen wir keinen Namen, auch kein ſonſtiges Abzeichen, alles iſt grau in grau gemalt; am Heck ſteht ein Geſchütz mittleren Kalibers, das von zwei Mann beſetzt iſt. Unſer Anlauf ſcheint ihm verdächtig zu ſein, eine Überrumpelung wird demnach wohl nicht ohne weiteres gelingen.

Auf achthundert Meter aufgedreht, Geſchütze klar, Kriegsflagge und Signal geſetzt, Warnungsſchuß vor den Bug gefeuert.

Er denkt aber gar nicht daran, zu gehorchen . . . ſeine Geſchützbedienung lädt, ſchließt den Verſchluß, reißt das Geſchütz herum und richtet es auf uns . . . es iſt nur eine Frage von Sekunden, daß es drüben aufblitzt. Das muß verhindert werden!

Feuerverteilung von vorn, auf Funkſtation und Heckgeſchütz, 800, Schieber 0, Salve feuern", kommen meine Kommandos von der Brücke.

Alle drei Granaten ſitzen. Treffer im Schiffsrumpf unter dem Geſchütz, Funkantenne zerſtört und Treffer an Vorkante Schornſtein, durch den Dampfrohrleitungen zerriſſen werden, die mit furchtbarem Getöſe Dampf abblaſen. Der feindlichen Geſchützbedienung iſt der Schreck in die Glieder gefahren, ſie verläßt in wilder Flucht ihr Geſchütz, über der Reling ſehen wir nur fliegende Arme und Beine, ſo laufen ſie.

Da das Geſchütz verlaſſen iſt und der Dampfer notgedrungen ſtoppen muß, ſtellen wir ſofort das Feuer wieder ein.

Das Priſenkommando meldet:

> *»Englischer Dampfer ‚Mount Temple'; 9792 Bruttoregistertonnen groß; von Montreal (Kanada) nach Liverpool; mit 6250 Tonnen Bannware.«*

Vollgepfropft mit Lebensmitteln und Kriegsmaterial; darunter allein 710 Pferde! Leider ſind auf dem Engländer bei Über-

windung seines Widerstandes gegen die Anhaltung zwei Mann seiner Besatzung gefallen; zwei weitere waren schwerverwundet, einer von ihnen starb in der folgenden Nacht.

Mit erhobenen Händen steht Captain Sargent von der „Mount Temple" vor dem Prisenoffizier und jammert:

„Don't kill me" — „Töten Sie mich nicht!"

Später, als er zu uns an Bord kommen soll, regt sich nochmals sein schlechtes Gewissen, er fragt furchtsam den Prisenoffizier: „Is there any danger for me?" — „Es besteht doch keine Gefahr für mich?"

Auf die Vorstellungen des Kommandanten über sein Verhalten — als Kapitän müßte er doch wissen, daß ein Handelsschiff beim Angehaltenwerden durch einen als Kriegsschiff kenntlichen Dampfer keinen bewaffneten Widerstand leisten dürfe — jammert er wieder los und erklärt, er habe von seiner Regierung und von seiner Gesellschaft den Befehl, zu schießen!

Wer sich gegen das Prisenrecht vergeht, muß auch die Folgen tragen, erklärt ihm der Kommandant. Erst nachdem wir dem Kapitän versichert haben, daß ihm nichts geschehen wird, da wir keine Menschenfresser sind, beruhigt er sich etwas. Dann wird er zu seinen Freunden vom „Voltaire" hinuntergebracht.

Nachdem auch die Besatzung und die Verwundeten herübergeholt sind, wird das Schiff in der üblichen Weise gesprengt. Durch die Explosion wild geworden, sind von den an Oberdeck untergebrachten Pferden einige über Bord gesprungen. Eins davon kommt zu uns rüber geschwommen und treibt an der Bordwand längs. Flehentlich blicken seine großen Augen zu uns herauf. Um dem armen Tier weitere Qual zu ersparen, bekommt es von der Brücke aus eine Kugel.

„Mount Temple" ist zähe, gut vier Stunden braucht sie, bis sie sinkt.

Einer der Verwundeten ist trotz sofortiger ärztlicher Behandlung

seinen Verletzungen erlegen. Die Bestattung wird Captain Sargent ganz nach den üblichen Gebräuchen überlassen. Die englische Besatzung der „Mount Temple" ist angetreten, dazu eine Abordnung der „Möwe"-Leute. Der Tote ist in eine englische Flagge eingenäht auf dem Achterdeck aufgebahrt. Captain Sargent liest aus der Bibel vor und spricht ein Gebet, dann wird der Tote ins Meer versenkt. Während dieser Handlung stoppt die „Möwe".

★

Die nächste Begegnung ist in aller Herrgottsfrühe ein ganz kleiner Schoner, so klein, wie kaum einer auf dem Ozean erwartet werden sollte. Wir gehen an ihn ran und setzen die englische Flagge, um zu sehen, was für ein Landsmann er ist, da wir ihn für einen Norweger halten, den wir laufen lassen würden. Aber zum Erstaunen aller geht drüben auch die englische Flagge hoch. Also nichts als runter mit dem Union Jack und rauf mit der deutschen Kriegsflagge.

Es ist der

»englische Schoner ‚Duchess of Cornwall'; 152 Bruttoregistertonnen groß; von St. Johns (Kanada) nach Gibraltar; mit 224 Tonnen gesalzener Fische.«

Da er feindlicher Nationalität ist, muß auch er dran glauben. Eine einzige Sprengpatrone tut's. Sein Kapitän Gunery ärgert sich derartig über sein Mißgeschick, daß er in den nächsten Tagen gelbbraun wie ein Indianer wird und die Gelbsucht kriegt. Ins Schiffslazarett aufgenommen, wird er jedoch in ärztlicher Behandlung bald wiederhergestellt.

Diese Episode mit der „Ducheß of Cornwall", dem kleinen Schiffchen mit seinen sechs Mann Besatzung, hieß in der Folge bei uns nur noch „Der Kindermord".

★

Unſer Standort iſt jetzt ſchon ſehr weit weſtlich, wir ſtehen auf 46,3° N, 38,8° W. Viel näher an die Neufundlandbank dürfen wir nicht ran, da dort aller Wahrſcheinlichkeit nach engliſche Bewachung ſteht.

Im übrigen hat ſich der „Belgian Relief" bemerkbar gemacht, eine erſte Funkwarnung der engliſchen Großſtation Poldhu iſt bereits an die geſamte Schiffahrt ergangen. Danach ſind wir einer Dreadnought vergleichbar, an unſer maskiertes Ausſehen denkt aber einſtweilen keiner.

Wir ſelbſt können gut noch einige Tage in dieſem ſo ergiebigen Gebiet bleiben und hier unerkannt weiter arbeiten, ehe etwas gegen uns unternommen werden kann.

Wir kreuzen daher von nun an mit einem mehr ſüdlicheren Generalkurs. Dabei müſſen ſämtliche Schiffahrtswege von Nordamerika nach Europa noch geſchnitten werden. Es beſteht noch genügend Ausſicht auf Beute, wie denn auch die nächſten zwei Tage je einen mittleren engliſchen Dampfer mit wertvollen Ladungen bringen ſollten, bei deren Anhaltung und Verſenkung ſich nichts Außergewöhnliches ereignet:

»Engliſcher Dampfer ‚King George'; 3892 Bruttoregiſtertonnen groß; von Philadelphia nach Manchester; mit 4500 Tonnen Bannware,«

und

»Engliſcher Dampfer ‚Cambrian Range'; 4235 Bruttoregiſtertonnen groß; von Baltimore nach Liverpool; mit 3460 Tonnen Bannware.«

★

In der Nacht auf den 10. Dezember kommen weit auseinanderſtehende, ſehr hell brennende Richtlaternen in Sicht, endlich wieder etwas Beſonderes, bei dem es ſich verlohnt, mit aller Sorgfalt vorzugehen. Noch in der Nacht ſetzen wir uns vor und

laufen dem unbekannten Fahrzeug gegen Morgen mit geringer Fahrt entgegen.

Aus dem von der schmutziggrauen See aufsteigenden Morgendunst kommen bei beginnender Dämmerung die Umrisse eines großen Dampfers mit vier Masten und einem Gewirr von Ladebäumen heraus. Bei zunehmender Helligkeit erscheint an seinem Heck der scharfe Schattenriß eines Geschützes, auf den Decks werden Aufbauten sichtbar, ähnlich den Pferdeställen, die „Mount Temple" hatte.

Sein Kapitän muß den Inhalt der Funkwarnungen schon kennen; er scheint sehr mißtrauisch und gewillt zu sein, sich nicht ohne Widerstand zu ergeben . . . auf tausend Meter herangekommen, dreht er hart ab.

Nun ist keine Zeit mehr zu verlieren; beschleunigt erfolgt unsere Demaskierung und die Abgabe eines scharfen Warnungsschusses. Die Granate soll als Warnung über den Dampfer hinweggehen, da er bereits im schönsten Drehen ist. Der Geschützführer aber ist nicht darauf gefaßt, daß er den Warnungsschuß feuern soll — der Befehl hierzu war zuerst an ein Geschütz der andern Seite gegangen, das infolge des gegenseitigen Manövrierens das Ziel nicht mehr bekommen konnte. Er ist aufgeregt und kommt schlecht ab: die Granate streift drüben einen der auf dem Bootsdeck stehenden Ventilatorköpfe . . . detoniert mit lautem Krach . . . entwickelt eine dicke, braune Sprengwolke. Durch eines der Sprengstücke wird die Funkantenne zerstört, sonst weiter kein Schaden angerichtet.

Auch gut — dieses Instrument, Widerstand zu leisten, ist ihm also schon genommen, unsern Kreuzercharakter aber muß er zweifelsfrei erkannt haben. Doch mit dem Widerstand scheint es immer wieder dasselbe zu sein: hinten auf seinem Achterdeck entsteht Bewegung . . . Leute reißen den Bezug vom Geschütz . . . noch weitere laufen nach achtern und laden es — —

Wir wollen sie noch einmal darauf aufmerksam machen, daß sie es mit einem deutschen Kreuzer zu tun haben: zwei Warnungsschüsse — zwei Wassersäulen steigen hinter seinem Heck hochauf! Aber die Leute an dem Geschütz drüben lassen nicht ab, schon wird es todesmutig auf uns eingerichtet. Nun ist es wieder mal eine Frage von Sekunden, wer von uns beiden die erste Granate binnen hat.

Unser Heckgeschütz erhält Befehl zum Präzisionsschuß auf das feindliche Heckgeschütz — Entfernung 600 Meter.

Drüben am Fuß des gegnerischen Geschützes blitzt es auf, die Sprengstücke der krepierenden Granate legen einen Splitterschirm davor, aber ohne jemanden zu verletzen.

Die Geschützbedienungen sind in den dunkelbraunen Rauch der Sprengwolke eingehüllt, sie liegen teils an Deck, teils fliegen sie im wahrsten Sinn des Wortes von ihrem Geschütz weg . . . keiner kommt mehr heran, um es weiter zu bedienen.

Der Widerstand ist damit gebrochen, der Dampfer stoppt, das Prisenboot kann zu Wasser geworfen werden.

Das Maschinenpersonal des feindlichen Dampfers war aber anscheinend mit der Absicht seines Kapitäns, sich bis zum äußersten zu widersetzen, gar nicht einverstanden gewesen. Es hat es so eilig, daß es in voller Flucht seine Station verlassen hat und in die Boote geht, ohne die Maschine gestoppt zu haben. Die Maschine läuft daher weiter, immer langsamer werdend, bis der Dampf aufgebraucht ist.

Unser Prisenboot, dessen Besatzung aus ausnehmend kräftigen Menschen besteht, nimmt jedoch das Rennen auf.

Die Panik auf dem Dampfer ist unbegründet immer ärger geworden. Unser Kutter kommt längsseit. Der die Vorleine zuwerfende Mann springt mit ihr gleich selbst ins Prisenboot herunter. Vom Heck des Dampfers jumpt ein Mann in seiner Kopflosigkeit und Angst über Bord, vergißt aber nicht, dabei

gleich eine Rettungsboje mitzunehmen. Ein übervoll besetzter Kutter, der durch die darin befindliche Mannschaft selbst zu Wasser gelassen wird, rauscht aus — der achtere Läufer wird losgelassen, während der vordere Läufer noch festgehalten wird. Vielleicht ist der Tamp auch gebrochen, da das Boot überfüllt war und er die Überbelastung nicht tragen konnte: senkrecht hängt der Kutter nun in der Luft. An den Manntauen hängen Menschen und im Wasser treiben etwa zwanzig Mann achteraus. Schrecklicher, lähmender Anblick — —

„Alle Boote aus" — gellt's durch unsere Decks. Im Augenblick sind vier verfügbare Boote zu Wasser geworfen, deren Besatzungen es gelingt, alle Verunglückten bis auf einen einzigen zu retten:

Es handelt sich um den

> *»englischen Dampfer ‚Georgic'; 10 077 Bruttoregistertonnen groß; von Philadelphia nach Liverpool via Brest; mit 9500 Tonnen Bannware, darunter 1200 Pferde.«*

Wieder Pferde und gleich 1200 Stück! Zu ihrer Pflege gehören allein 58 amerikanische Pferdeknechte.

Die Amerikaner erhalten ihre weiße Binde und kommen zu den Neutralen, während die Engländer zu ihren Genossen von den bereits genommenen Dampfern in den Gefangenenraum wandern.

Captain Summers hat sich, an Bord der „Möwe" gebracht, in sein Schicksal ergeben. Er ist überrascht und bestürzt, als er im Gefangenenraum eine so große Anzahl seiner Kameraden vorfindet, die schon vor ihm das gleiche Schicksal ereilt hat; aus allen Ecken wird er von seinen Freunden schadenfroh begrüßt: „Morning Captain, how do you do?" — „Guten Morgen, Herr Kapitän, wie geht es Ihnen?"

Auf eine besonders große Dosis von Sprengkisten reagiert „Georgic", die infolge ihrer Größe über eine bedeutende Reserveschwimmkraft verfügt, überhaupt nicht.

Vielleicht hatte sie auch gerade im Augenblick der Detonation nach der Seite übergelegen, die der Dünung zugekehrt war. Zwischen Bordwand und Sprengmittelpunkt mußte dann ein je nach der Krängung größerer oder kleinerer freier Raum liegen, der die Sprengwirkung nicht unerheblich beeinflußen konnte. Drei Stunden waren verflossen und noch immer machte sie keinerlei Anstalten, sich zu empfehlen.

Nun hatten wir ja die Torpedos, die noch alle aufgespeichert lagen. Sie waren in erster Linie zur Abwehr feindlicher Kriegsschiffe bestimmt. Sie hatten bisher nur immer konserviert werden müssen: jeder einzelne mußte jeden dritten Tag geregelt, er mußte mit Preßluft und Öl durchgearbeitet und neu mit Luft aufgepumpt werden. Gleichzeitig wurden dabei die tausenderlei Einstellungen nachkontrolliert und neu eingestellt.

Jetzt durften die Torpedoleute, die mit den Artilleristen schon lange auf gespanntem Fuß lebten, sobald das Waffenthema aufgeworfen wurde, auch mal ran, wenn auch nur zum Fangschuß: „Zweites Rohr klar — 90° — Abkommpunkt Fockmast — Feuererlaubnis!"

Zssch—platsch — der Stahlfisch faucht wie ein wildes Tier, plumpst ins Wasser und ist weg.

Zunächst braust er ab auf Tiefe, kommt dann wieder hoch, steuert die eingestellte Tiefe ein.

Einige Augenblicke qualvolles Warten. Hat doch kaum ein Rohrmeister oder Torpedomaschinist und nicht zuletzt der Torpedooffizier selbst ein ganz reines Gewissen beim Torpedoschuß. Denn die allermeisten Versager bei fehlerhaftem Lauf und bei Grundgängern sind auf fehlerhafte Behandlung des Torpedos beim

Regeln zurückzuführen. Sehr leicht wird dabei immer wieder irgend etwas übersehen oder verkehrt gemacht.

Auf dem Schießplatz geht der mißhandelte Torpedo in den Dreck, er ist ein Grundgänger; oder er schlägt einen Kreis und ist ein Kreisläufer; dann wird er vom Taucher wieder rausgeholt aus dem Dreck oder er wird eingefangen, der begangene Fehler festgestellt und der Schuldige zur Rechenschaft gezogen. Dafür ist der Schießplatz da, daß man Fehler macht und daraus lernt. Draußen beim Gefechtstorpedo muß aber alles in Ordnung sein; der Torpedo muß genau das tun, was man von ihm will.

„Da steigen Blasen auf! Da ist die Laufbahn! Er läuft — er läuft sogar gerade —!" Freudestrahlend ruft's der Torpedooffizier auf der Brücke aus.

Schon springt drüben eine masthohe Wassersäule auf, ein dumpfer Knall dröhnt herüber — rucks fällt „Georgic" auf die Nase und steckt sie langsam immer mehr weg.

Allmählich ist so viel Wasser in ihre inneren Räume eingedrungen, daß die dadurch zusammengepreßte Luft nicht mehr schnell genug nach oben entweichen kann. Explosionsartig sprengt der innere Luftdruck Schottwände, Luken- und Bunkerdeckel . . . abgebrochene Ventilatoren und Hölzer fliegen in die Luft . . . da rollt die erste See brandend über das niedergetauchte Schiffsende. Aus dem Schornstein entweichen plötzlich dicke, schwarze Qualmwolken . . . ein fast hörbares Zittern geht durch das ganze Schiff . . . ruckartig stellt es sich zu etwa 45° Lastigkeit auf und zischend braust der Koloß zu einem majestätischen Untergang ab . . . nur weiße schäumende Strudel läßt er zurück . . .

Nach einiger Zeit erst, nachdem sich die Wasser über ihrem Opfer geschlossen haben — was springt und hüpft da an der Untergangsstelle nicht alles aus dem Wasser heraus, viele Meter hoch? Masten, abgebrochene Ventilatoren, Boote, Lukendeckel, vieles

andere. Ein ungeheures Trümmerfeld bezeichnet die Stätte seiner Vernichtung.
Aber hier — und dort — was sind das für bewegliche schwarze Köpfe, die im Trümmerfeld erscheinen? Da ist einer . . . und da . . . es werden immer mehr . . . dutzende, hunderte! Die Pferde sind es, die an Oberdeck gestanden haben und mitsamt den dort aufgebauten Holzställen aufschwimmen!
Unsympathischer Anblick, aber mit dem besten Willen nichts zu machen —
Die Maschinentelegraphen rasseln:
„Äußerste Kraft voraus." — „Hart Steuerbord" — — nichts als weg — — —

Unverhofft

Ein Mißton klingt in manchem Herzen nach angesichts dieser Pferdeepisode . . . aber es war nichts zu machen gewesen . . . was hätten wir auch veranlassen können? Mancher wurde nachdenklich.
Grausamer Krieg! Doch immer noch besser, die unerbittlich notwendige Grausamkeit wirkt sich gegen Pferde aus, als gegen Menschen.
Die „Georgic" war in zehn Tagen schon unser siebtes Schiff. Wenn es aber mit dem Widerstand der bewaffneten Dampfer so weiter gehen sollte, daß sie sich nicht an die internationalen Seekriegsbestimmungen hielten und sich als einfaches Handelsschiff gegen die rechtmäßige Anhaltung durch ein feindliches Kriegsschiff mit ihren Geschützen zur Wehr setzten . . . wie lange konnte es dann noch dauern, bis einer trotz unserer Vorsicht einmal schneller ist als wir, und wir dabei den Kürzeren ziehen?
Der Ausgang unserer Unternehmung konnte dann nicht zweifel-

haft sein. Entweder würden sich auch über uns die Wogen der Weltmeere schließen, oder wir würden gezwungen sein, in krank geschossenem Zustand einen neutralen Hafen zur freiwilligen Internierung anzulaufen. Interniert zu werden war aber kaum auszudenken, es schien gleichbedeutend mit lebendig begraben sein, wenigstens so lange der Krieg noch dauerte.

Seit gestern hatten wir die Folgen der Anhaltung und Freilassung des „Belgian-Relief" greifbar vor Augen. Der Kerl hatte uns also doch an die Engländer verraten! Datiert vom 9. Dezember, 7.32 Uhr ergeht in englischer und französischer Sprache von Bermuda aus eine Funkwarnung an die gesamte Schiffahrt im Atlantik:

> *»Enemy Raider sighted seven o'clock a. m. 4th december (Ort, wo gesichtet und Beschreibung) . . . probably high speed, take all precautions.«*
>
> *»Corsaire ennemi aperçu le quatre décembre à sept heures . . . vitesse probablement grande, méfiez-vous-en.«*

Da hatten wir die Bescherung! Jetzt konnte der Feind uns suchen, jagen und zu Tode hetzen. Aber der Atlantische Ozean war ja groß. Und es war ein Glück, daß wir dem Belgier seine Funkentelegraphie und seinen photographischen Apparat weggenommen hatten. Dadurch hatten wir zum Weiterarbeiten doch noch einige Tage Zeit gewonnen, ehe feindliche Gegenwirkung von Osten und von Westen einsetzen konnte. Man hatte uns nur in unserer Demaskierung gesehen, hatte uns in der Beschreibung aber viel schrecklicher dargestellt, als wir in Wirklichkeit waren. So sah man eine Menge Geschütze, die wir gar nicht hatten; unter anderem hielt man den bezogenen Scheinwerfer hinter der Brücke für ein schweres Geschütz; hohe Geschwindigkeit wurde uns auch angedichtet . . . wenn der Feind nur wüßte, was in Wirklichkeit dahinter steckt!

Diese Funkwarnungen vor dem „German Raider" wiederholten sich die nächsten Monate Nacht für Nacht mit gelegentlichen Änderungen, beschriebenen Maskierungsmöglichkeiten; später hieß es, daß wir „everywhere in the atlantic" — an jeder Stelle im Atlantik plötzlich auftauchen könnten. Im übrigen ist bis zur Rückkehr des Schiffes in die Heimat niemand hinter sein wahres Aussehen gekommen.

Diese Beruhigung hatten wir jedoch: in unserer Verkleidung würde uns zunächst niemand erkennen. Die Kapitäne der bis jetzt genommenen Dampfer hatten den „Corsaire" meist für einen kleinen Engländer oder Franzosen gehalten, einer sogar für einen Japaner.

Die Formen der „Möwe" waren denen der normalen deutschen Dampfer auch gar nicht ähnlich. Das Schiff war ganz neu und hatte vor dem Kriege noch nicht gefahren. Die Afrikanische Fruchtkompanie in Hamburg besaß in Kamerun große Bananenplantagen. Zum Bananentransport hatte sie zwei Dampfer bauen lassen, die äußerlich englischen Typen mehr ähnelten als deutschen und mit ausgedehnten Kühleinrichtungen versehen waren. Eins dieser Schiffe, das in Lloyds-Register unter dem Namen „Pungo" eingetragen war, wurde unsere „Möwe".

Eine große Sorge war stets, allen Außenstehenden den Namen des Schiffes und den Namen des Kommandanten vorzuenthalten, da sie ja sonst ohne weiteres unsere äußere Beschreibung in Händen gehabt hätten. Dies ist auch bis zuletzt gelungen. Auch ist während all der Monate niemand hinter die Maskierung des Heckgeschützes gekommen. Zuletzt glaubte man in den Funkwarnungen, das in der Tarnung unsichtbare Heckgeschütz würde zum Gebrauch mit einer Spindel ausgekurbelt und dann wieder eingefahren, wie dies bei den englischen U-Bootsfallen der Brauch war.

In späteren Warnungen hieß es auch: „unlike any German

ship.“ Überdies hatten wir ja noch unsere ganze Verwandlungsreserve, die vorläufig noch gar nicht in Anspruch genommen war. Wir durften also beruhigt sein. Sicher traute man uns auch nicht die Frechheit zu, daß wir uns noch acht Tage auf beinahe demselben Fleck herumtreiben würden, denn es scheint in jener Zeit zunächst nichts gegen uns unternommen worden zu sein. Schwere Sorge machten wir uns nur wegen unserem Schwesterschiff . . . dem Hilfskreuzer „Wolf“, der eben um diese Zeit sein Auslaufen geplant hatte und auf dem kürzesten Wege nach dem Indischen Ozean gehen wollte . . . hoffentlich wird er nun nicht in den aufgeregten Blockadelinien auf unser Konto hin behelligt.

★

Aber um uns Gedanken hinzugeben, mit denen wir ja doch nichts ändern konnten, blieb uns wenig Zeit. Es befanden sich nun schon 443 „blinde Passagiere“ an Bord. Für sie mußte gesorgt und mit der Zeit an ihre Abschiebung auf irgend eine Art und Weise gedacht werden, viel neue durften nicht mehr dazu kommen.

Da in den letzten Tagen immer wieder Zugänge eingebracht worden waren und die Gefangenenräume sich dadurch bedenklich gefüllt hatten, sah es jetzt in ihnen nicht gerade sehr schön aus. Es galt erst einmal Unterordnung unter die Autorität des ältesten englischen Kapitäns zu schaffen; ein geregelter Dienst für das Essenholen und -austeilen, für das Sauberhalten der Gefangenenräume und der dazugehörigen hygienischen Einrichtungen wurde organisiert; endlich mußten wir darauf bedacht sein, daß unsere nicht gerade sehr auserlesene Gesellschaft von Gefangenen eine geregelte Bewegung in der freien Luft bekam. Seuchen durften uns keine ausbrechen! Die einzelnen Dampferbesatzungen wurden in sich geschlossen an die Backen (Tische) verteilt, Back-

schaften (Verpflegungsgemeinschaften), Hängemattstauer und Arbeitsgruppen eingerichtet. Jede Dampferbesatzung konnte unter sich sein und als Ganzes angesprochen werden; sie konnte da ihre Hängematten aufhängen, wo am Tage ihre Back stand. Die Kapitäne hatten für ihren Raum die Stewards ihrer Dampfer zur freien Verfügung.

Als Verpflegung bekamen die Gefangenen dasselbe Essen aus der Kombüse, das auch wir aßen. Daß ihnen dabei unser Kriegsbrot nicht schmeckte — ihnen, die doch nur an feinstes Weißbrot gewohnt waren — dafür konnten wir nichts. Jeden Tag einmal war die Kantine für sie geöffnet; da konnten sie sich kaufen, was sie wollten, Rauchsachen und Eßwaren.

So oft es ging, sollte die ganze Gesellschaft sich auf dem Achterdeck an der freien Luft bewegen. Freilich, wenn das Deck zum Dienst benötigt wurde, zu Konservierungsarbeiten an der Torpedoarmierung und bei Geschützreinigen, oder wenn eine Rauchwolke in Sicht war, ging das natürlich nicht. Dann mußten aus Sicherheitsgründen alle Gefangene unten bleiben — und wenn es Tage dauern sollte.

Manche der größeren Dampfer hatten auch Ärzte an Bord, die wir bei den Kapitänen unterbrachten. Unter ihnen befand sich ein amerikanischer Arzt; er unterstützte uns tatkräftig in allem, was die Gefangenen betraf; er erkannte auch voll an, daß unter den gegebenen Verhältnissen von uns alles für sie getan wurde, was möglich war. Einmal äußerte er mir gegenüber, wir würden als Gefangene der Engländer bestimmt nicht so gut behandelt werden, wie sie von uns, er habe die Lage der deutschen Kriegsgefangenen in England kennengelernt; er wolle dafür sorgen, daß unsere Fürsorge für die Gefangenen in Amerika bekannt würde. Sein Name ist mir leider entfallen.

*

Es mußte nun daran gedacht werden, in absehbarer Zeit diese Menge von Gefangenen loszuwerden. Vielleicht haben wir Glück und bekommen einen Dampfer, der genügend Kohle hat, um eine Extratour machen zu können, dann soll der es besorgen ... bis jetzt hatten die genommenen Dampfer immer nur so viel Kohle und Wasser gehabt, um ihren Bestimmungsort gerade noch erreichen zu können. Sonst müßten wir die Gesellschaft selbst irgendwo an Land setzen, wo sie uns für den Augenblick nicht gefährlich werden kann. Haiti käme gegebenenfalls in Frage.

Also kreuzen wir mit südwestlichem Kurs, der auf Haiti führt, weiter. Kommt vorher noch ein Dampfer, dann ist es gut — sonst setzen wir die Gefangenen dort selbst an Land.

Unangenehm wäre dies nur wegen des großen Zeitverlustes. Vom Nordatlantik-Track müssen wir zwar sowieso runter. Einmal werden unsere Opfer allmählich überfällig, und der Feind hat unsere Spur, fürs andere werden unsere Kohlenvorräte immer weniger, so daß es bald an der Zeit sein wird, nach einem Kohlendampfer zu fahnden. Das Aufsuchen eines geeigneten Platzes zur Kohlenübernahme wird auch noch längere Zeit beanspruchen.

Zwei Aufgaben stehen nun vordringlich zur Lösung: gleich zwei feindliche Dampfer von bestimmter Art und mit bestimmter Ladung müssen gefunden werden, in beschränkter Zeit ... in den nächsten Wochen. Gelingt es — aber auch nur dann — können weitere Entschlüsse gefaßt werden. Gelingt es nicht — ist die Unternehmung am Ende angelangt — kommt nur Internierung in neutralem Hafen oder der Versuch, vorzeitig in die Heimat zurückzukehren, in Frage. Erschwert ist die Lage dadurch, daß unser Dasein und unser ungefährer Standort bekannt ist ... also mit unmittelbarer und erdrückender Gegenwirkung gerechnet werden muß. Was inzwischen der feindliche Nachrichtendienst

über unser Aussehen in Erfahrung gebracht haben mag, wissen wir nicht einmal.
Das Unternehmen ist an einem kritischen Punkt angelangt. Sorge um die Gefangenen, Sorge um Kohlen ... oder Abbruch unserer Aufgabe in kurzer Zeit ... Der Hecht ist in den Karpfenteich eingebrochen — nun mag er sehen, wie er wieder heraus kommt.

★

Die Nacht ist gekommen, zwischen Himmel und Meer dehnt sich undurchdringliche Finsternis. Auf der Mitte der Kommandobrücke leuchtet ein ganz schwacher Lichtschein, dort steht der Steuerkompaß. Am Ruderrad dahinter der Rudergänger, den Kopf vornübergeneigt tief auf die Kompaßrose, sein Gesicht ist von dem rötlichen Lichtschein grell beleuchtet. Auf der Brückennock lehnt der wachhabende Offizier, er raucht und bohrt seine Augen in die schwarze Unheimlichkeit da vorn, in die sich das leicht zitternde Schiff hineinschiebt, er denkt an Zukünftiges und Vergangenes. Es ist totenstill, nur ab und zu das leichte Knarren des Ruderrades, hartes Gegenschlagen querlaufender Seen, Aufleuchten berstender weißer Schaumkronen, kurze halblaute Kommandos auf den unteren Decks an den Geschützständen. Alles sonst still und tot, alles schläft; nur dieser eine Mann, der wachhabende Offizier, hat mit seinem geringen Wachpersonal das Schiff in der Hand. Für ihn ist es ein lebendiges Wesen, ein treu ergebener Freund; ein Druck seiner Hand auf die Alarmtaste kann es in wenigen Sekunden zum feuerspeienden Vulkan verwandeln — —
Peng, Peng, Peng, Peng — — vier Glas schlägt die Schiffsglocke an — 2 Uhr morgens — Postenablösung.
Für kurze Zeit kommt Leben in die unheimliche, feierliche Stille auf der Brücke:
„Melde mich als Posten Ruder, Kurs Südwest",

„Posten Ruder abgelöst", melden sich neuer und alter Rudergänger.
„Melde mich als Posten Ausguck Steuerbord",
„Melde mich als Posten Ausguck Backbord", kommen weitere Meldungen.
„Ay, Ay" — „Ich habe es verstanden" — antwortet die Stimme des wachhabenden Offiziers irgendwo aus dem Dunkel heraus, sehen kann man ihn nicht.
„Genau Kurs steuern, scharf Ausguck halten nach vorn!" Die Befehle werden von den Posten wiederholt. Wieder Stille.
Kaum ist die neue Wache aufgezogen, wickelt sich unser Programm, wie wir es seit einigen Nächten erleben, weiter ab: die Lichter eines Dampfers kommen in Sicht, nach Hellwerden am Morgen wird er angehalten.
Da er keine Funkentelegraphie und keine Bewaffnung hat, erledigen wir den Vorgang mit nun schon feststehender, handwerksmäßiger Gewohnheit. Auf das Sichten des Flaggensignals und das Zeigen einer Maschinenkanone hin gehorcht er sofort.
Mit Schwierigkeiten ist nur der Bootsverkehr verbunden, da es in der Nacht ganz gehörig aufgebrist hat und das Barometer stark gefallen ist. Doch geht alles ohne Unfall ab:

»Englischer Dampfer ‚Yarrowdale'; 4652 Bruttoregistertonnen groß; von Neuyork nach Le Havre; mit 5800 Tonnen Bannware, darunter 98 Autos.«

Anschließend folgt ein besonderer Winkspruch, nur für den Kommandanten bestimmt: „Der Kohlenvorrat des Dampfers" . . . alles auf der Brücke spitzt die Ohren . . . „er kann ausreichen für die Fahrt nach der Heimat! Sogar die Gefangenen können mitgenommen werden."
Ein Dampfer mit wertvollem Kriegsmaterial — wie werden die zu Hause sich darüber freuen!

Und wie freuen wir uns erſt über dieſen unheimlichen Glücksfall! Nun haben wir ſchon, was wir zu allernächſt brauchen. Inzwiſchen aber hat ein tolles Wetter eingeſetzt. Vorläufig können wir nichts anderes unternehmen, als ein Priſenkommando unter dem Offizierſtellvertreter Badewitz rüberſetzen mit dem Befehl, in Sichtweite zu folgen.

*

Das Wetter wird immer ſchlimmer, das Schiff ſchlingert wieder wie in ſeinen beſten Zeiten droben unter Island. Da wir die Sorge um die Gefangenenabgabe ſo unverhofft losgeworden ſind, gehen wir auf Südkurs, dann wird mit der Zeit Wind und See ſchon ruhiger werden. Aber Tag und Nacht vergehen, ohne daß das erhoffte beſſere Wetter eintritt. Im Gegenteil: es wird immer ſchlechter.

Im Frühlicht des nächſten Morgens kommt uns auf dem neuen Kurs routinenmäßig wieder ein mittlerer Dampfer entgegen. Die Schiffahrtswege nach dem Engliſchen Kanal ſind ſchon geſchnitten, wir überlegen, wo der hin will. Hier haben wir keinen mehr erwartet. Da er ohne Funkentelegraphie und anſcheinend unbewaffnet iſt, gehen wir vierkant auf ihn los.

Das gänzlich wild gewordene Wetter erlaubt aber keinen Bootsverkehr. Daher wird verſucht, ihn ſo mitzuſchleppen. Die internationalen Signalflaggen werden hervorgezerrt und Signal geſetzt:

„Folgen Sie". Er antwortet mit ſeinem Gegenſignalwimpel und folgt willig im Kielwaſſer.

Nun geht's zurück zur „Yarrowdale" und ſtolz zieht „Möwe" mit beiden Trabanten weiter gen Süd.

Wir ſtehen etwa auf der Höhe der Azoren, auf dem 42ten Längengrad. Nachmittags ſcheint es etwas abzuflauen. Noch wiſſen

wir nicht, wer der zweite Freund von heute morgen ist, was für Ladung er hat und wo er hin will.
Wir versuchen, ein Boot zu Wasser zu bringen. Das gelingt nur unter ungeheuerer Anstrengung. Die Seen laufen hoch bis zum Bootsdeck. Wenn jetzt ein Kutterläufer beim Wegrauschen des Bootes unklar kommt — denn fieren kann man das nicht mehr nennen —, ist das Boot samt seiner Besatzung verloren. Nach Augenblicken unbeschreiblicher Spannung ist es glücklich zu Wasser. Das Aushaken der Bootstaljen ist glatt vonstatten gegangen. Von drüben gucken sie uns staunend zu. Das bei diesem Wetter? Das hätten sie nicht für möglich gehalten, sie glaubten nicht, daß das klar gehen würde — erzählten sie nachher in ehrlicher Bewunderung dem Prisenoffizier.
Bald bekommen wir von drüben die freudig überraschende Meldung:

»Englischer Dampfer ‚St. Theodore'; 4992 Bruttoregistertonnen groß; von Norfolk nach Savona (Italien); mit 7366 Tonnen Kohlen.«

Ladung 7366 t Kohlen . . . hurra! Da hatten wir ja unverhofft mit einem Schlage alles, was wir wollten: die Gefangenen werden wir los, können einen Dampfer mit wertvoller Ladung nach Hause schicken, und dazu ist uns noch der ersehnte Kohlendampfer zur rechten Zeit in die Arme gelaufen, ohne daß wir ihn lange haben suchen müssen . . . Die Unternehmung ist nun auf lange Zeit sichergestellt . . . der kritische Punkt überwunden.
Der gute Stern, der bis jetzt ständig gestrahlt . . . hoffentlich bleibt er weiter treu!
Ein kleines Prisenkommando wird auf dem Kohlendampfer gelassen mit dem Befehl, in Sichtweite zu folgen. Das Prisenboot kommt zurück und wird unter denselben Umständen gehißt, unter denen es weggefiert worden ist. Alles läuft glatt ab . . . ein seemännisches Manöver erster Ordnung!

Oben: Die größte Beute wird torpediert (Britischer Dampfer „Georgic" — 10000 Br.-Reg.-T. groß). / Unten: Währenddessen auf der Brücke des Hilfskreuzers (Korv.-Kapitän Graf zu Dohna*, Kapitänleutnant Jung**, Kapitänleutnant Wolff***)

Oben: Die Prise „St. Theodore" wird von „Möwe" auf hoher See zum deutschen Hilfsschiff („Geier") ausgerüstet. — Anschießen der eingebauten Geschütze.
Unten: Das Ausrüstungskommando (* Kapitänleutnant Jung, ** Hilfsleutnant zur See Köhler)

Es bleibt nur noch die Sorge um die Übernahme der Kohlen. Aber das werden wir dann schon hinkriegen . . . jetzt zunächst wollen wir erst mal die Gefangenen abschieben, um wieder freie Hand zu bekommen.

★

Wir drehen bei, um für das Umbooten der Gefangenen besseres Wetter abzuwarten.

Am folgenden Tag, dem 13. Dezember, hat es abgeflaut, nur eine lange Dünung läuft noch. Wir können mit der Abgabe der „Badegäste" beginnen.

Badewitz, der bisherige Prisenführer der „Yarrowdale", wird rübergeholt und bekommt vom Kommandanten seine Aufgabe verklart.

Er strahlt. Hat er doch schon lange gebrummt und geknurrt, daß der Kommandant bisher noch bei keinem Dampfer diesen Entschluß gefaßt hat, ihn damit nach Hause zu schicken. Daß er eine solche Aufgabe bekommen würde, stand für ihn als selbstverständlich fest . . . noch selbstverständlicher schien es ihm, daß die Geschichte auch klar gehen würde! Erst als er hört, daß er auch die Gefangenen mitnehmen soll, wird er nachdenklich. Aber in seinem Glücksgefühl schwinden seine Bedenken.

Badewitz ist auch der Mann dazu, diese mit der Yarrowdale-Besatzung nicht weniger als 469 Köpfe zählende Horde im Zaum zu halten . . . auch wenn er nur 17 Mann von der „Möwe" als Prisenbesatzung mitbekommt!

Er hat während des Krieges bereits gezeigt, was er kann. Er ist klein von Gestalt, untersetzt, schwarz-südländischer Typ; seine Gesichtszüge und Augen strahlen harte, kurz entschlossene Energie aus. Er ist im Zivilberuf „Kapitän auf wilder Fahrt" und ist als solcher mit allen Wassern gewaschen — Tricks, Schliche und Sprachen, die ihm unbekannt sind, gibt es nicht.

Zu Beginn des Krieges war er bei der U-Bootswaffe als Kriegslotse für die englischen Gewässer eingestellt. Ende 1915 wurde er als designierter Prisenführer an Bord der „Möwe I" kommandiert. Im Verlauf der ersten Möwe-Fahrt hatte er den genommenen britischen Dampfer „Westburn" mit 250 Gefangenen nach Santa Cruz de Teneriffa zu fahren. Er landete die Gefangenen dort und verließ dann stolz mit der deutschen Kriegsflagge am Heck wieder den Hafen, obwohl mehrere englische und französische Kreuzer gerade dort lagen, die nur auf die gesetzliche Frist warteten, um auszulaufen und ihn zu fassen. Außerhalb der spanischen Hoheitsgewässer angelangt, versenkte er die Prise, da ein Entkommen aussichtslos war. Die Spanier nahmen ihn mitsamt seiner Prisenbesatzung auf und internierten ihn auf Teneriffa.

Wenn sie aber glaubten, daß sie Badewitz nun festhalten konnten, dann hatten sie die Rechnung ohne ihn gemacht. Schon einige Wochen später war er seiner Bewachung entschlüpft. Als sich die erste Aufregung über sein Verschwinden gelegt hatte, bestieg er frech und stolz wie ein Spanier mit falschen spanischen Papieren einen spanischen Passagierdampfer und fuhr nach Spanien! Obwohl er an Bord auf hoher See erkannt wurde, gelang es ihm doch, im neutralen Spanien zu landen.

Von der spanischen Mittelmeerküste aus ging er dann mit einem Segelboot in See, wurde vom deutschen Unterseeboot U 35 aufgenommen und nach Pola gebracht. Einige Tage vor der Ausfahrt der „Möwe II" in die Heimat zurückgekehrt, war er sofort dabei, als es hieß, neuen Gefahren und Abenteuern entgegenzugehen.

Die Aufgabe für „Yarrowdale", nach Deutschland zurückzubrechen, wurde natürlich streng geheim gehalten. Nur die Offiziere, die die Ausrüstung des Schiffes vorzunehmen hatten, waren eingeweiht. Die Gefangenen wie auch unsere Leute waren

der festen Ansicht, die Prise würde einen neutralen amerikanischen Hafen anlaufen. Einige Leute der in Aussicht genommenen Prisenbesatzung kamen heulend angelaufen und baten, auf „Möwe II" bleiben zu dürfen, da sie nicht interniert, sondern wieder nach Hause kommen möchten. Mit harten Worten wurden sie weggeschickt. Sie durften ja noch nicht ahnen, daß sie, wenn alles glatt gehen sollte, weit eher zu Hause sein würden als wir, die wir mit unserem Hilfskreuzer einer mehr als ungewissen Zukunft entgegen gingen.

Die Überschiffung beginnt. Alle Boote werden zu Wasser geworfen. Vier Ausrüstungsstellen, an jeder Seite zwei, sind in Betrieb. Die Gefangenen werden besatzungsweise mit ihren Habseligkeiten, ferner mit je einem Eßgeschirr, einer wollenen Decke und einer Hängematte mit Matratze ausgerüstet, auf „Yarrowdale" gebracht. Dann folgt Proviant und Frischwasser für vier Wochen. Darüber vergeht der Tag.

Ganz zuletzt kommen die gefangenen Kapitäne daran. Zuvor führe ich sie alle dem Komandanten vor. Er sagt ihnen, sie würden in irgend einen Hafen gebracht. Sie nicken verständnisinnig und denken natürlich an Amerika. Der Kommandant macht ihnen noch Mitteilung von dem deutschen Friedensangebot vom 12. Dezember 1916, das wir in der vorhergehenden Nacht in der Funkstation aufgefangen hatten. Über die meist älteren, von weißlichen Haaren beschatteten und von Gram durchfurchten Gesichter geht ein freudiges Aufleuchten. Sie haben vom Krieg fürs erste genug. Der amerikanische Arzt schwingt sich zum Wortführer auf, dankt für die den Verhältnissen entsprechende, gute und fürsorgende Behandlung von unserer Seite und verspricht, sich in den amerikanischen Zeitungen dafür zu verwenden, daß dies auch bekannt würde. Die Kapitäne werden nochmals eindringlich ermahnt, auf der Prise keinen Widerstand zu versuchen und dementsprechend auf ihre Leute einzuwirken. Wenn Bade-

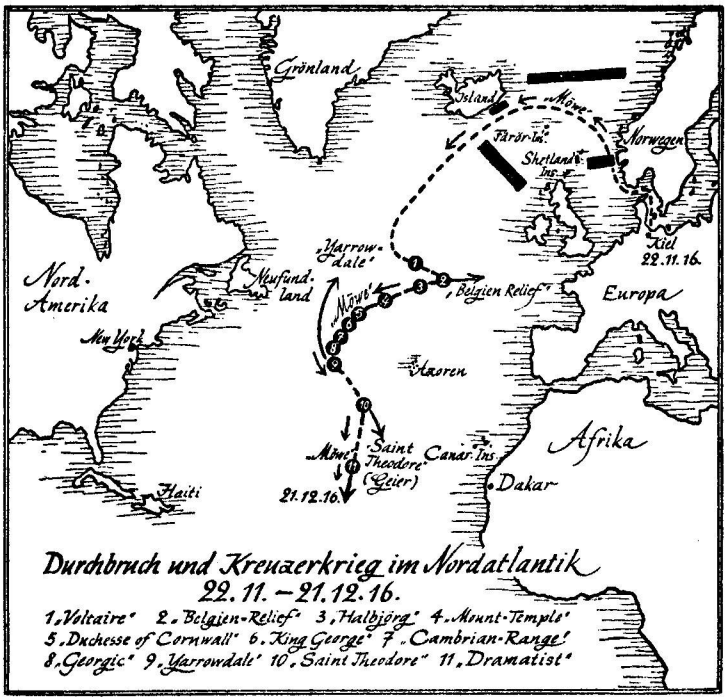
witz auch nur 17 Mann gegen 469 Gefangene hätte, so sei er doch der Mann dazu, und er habe den ausdrücklichen Befehl, jeden Versuch einer Meuterei im Keime zu ersticken. Im übrigen sei er angewiesen, für das Wohl und, auch bei bewaffneten Zwischenfällen, in erster Linie für das Leben der Gefangenen Sorge zu tragen. Die Kapitäne verstehen das und versprechen, ihr Bestes tun zu wollen.

Dann werden auch sie übergeschifft. Ich gehe mit rüber, um mich von der Geeignetheit der Unterbringung zu überzeugen. Die Kapitäne sind alle in leeren Kammern oder ähnlich abgeschotteten Räumen untergebracht. Die Leute kommen in eilig hergerichtete Unterkünfte in den Laderäumen über der Ladung und in leer gewordene Bunker. Es ist zwar reichlich eng für so viele Menschen — ein Transporter pflegt sonst anders auszusehen — aber es könnte noch enger sein, es geht jedenfalls.

Jetzt empfängt Badewitz seinen Operationsbefehl: er bekommt grundsätzlich unseren Weg beim Durchbruch durch die Blockade vorgeschrieben . . . dann soll er sich dicht unter der norwegischen Küste halten und erforderlichenfalls die deutsche Handelsflagge setzen . . . bei einer etwa erfolgenden Anhaltung durch feindliche Streitkräfte soll er erst die Gefangenen in Sicherheit bringen und dann dafür sorgen, daß das Schiff nicht in Feindeshand fällt.

„Yarrowdale" wirft die Schraube an und dreht mit hart Ruder. In der steilen Dünung liegt sie stark nach außen über, ihre Flaggen des Abschiedsgrußes flattern, langsam läuft sie nach Norden aus Sicht.

Wir sollten Schiff und Führer nach unserer Rückkehr in die Heimat nicht wiedersehen. Mit der in der Heimat zum Hilfskreuzer „Leopard" umgewandelten Prise „Yarrowdale" ist auch ihr ehemaliger Prisenführer Badewitz im Frühjahr 1917 wieder



Durchbruch und Kreuzerkrieg im Nordatlantik
22. 11. – 21. 12. 16.

1 „Voltaire" 2 „Belgien-Relief" 3 „Halbjörg" 4 „Mount-Temple"
5 „Duchesse of Cornwall" 6 „King George" 7 „Cambrian-Range"
8 „Georgic" 9 „Yarrowdale" 10 „Saint Theodore" 11 „Dramatist"

mit rausgegangen . . . zum dritten Mal — beide ſind nach heldenmütigem Kampf geblieben! — —

Inzwiſchen hat auch der Kohlendampfer „St. Theodore" eine Priſenbeſatzung erhalten und wird als Kohlendepot nach einem ſpäteren Treffpunkt detaſchiert: In etwa zehn Tagen ſoll er in Höhe der Cap Verdiſchen Inſeln auf 40° Weſtlänge in einſamem, ruhigem Seegebiet ſtehen und ab 23. Dezember auf „Möwe" warten. Nachdem wir Kohlen ſicher haben, hat ihre Übernahme ja noch Zeit. Unſere nächſte Aufgabe iſt die Sicherſtellung des erbeuteten Kohlendepots.

*

Die Nacht des 13. Dezember 1916 bricht herein — „Möwe" ist wieder allein, nachdem heute zweimal Flaggengrüße zum Abschied geweht haben... Was wird das Schicksal der drei Schiffe sein, die unter deutscher Flagge inmitten der Feinde die Weltmeere befahren?
Drei Wochen erst unterwegs ... in dreizehn Tagen sind 9 Schiffe mit 48 000 Bruttoregistertonnen Frachträumten und 42 740 Tonnen wertvoller Ladungen zur Strecke gebracht ... ein Teil der zweiten Aufgabe ... des Kreuzerkriegführens ... dürfte gelöst sein!

Die bisherigen ununterbrochenen, unerhörten Erfolge könnten „Kaperei am laufenden Band" genannt werden. Sie haben das Selbstbewußtsein eines jeden einzelnen gehoben, jeder weiß, daß wir weiter kommen werden, auch wenn wir unsere ferneren Ziele noch nicht voraus festlegen können und wollen.
Von den Schiffahrtswegen des Nordatlantik müßten wir jetzt sowieso weg, so ergiebig ihr Track auch ist ... selbst wenn uns der „Belgian Relief" nicht verraten und die feindliche Meute auf uns gehetzt hätte. Einmal wachsen die Bäume nicht in den Himmel, feindliche Gegenwirkung wird eintreten, endlich hat Schiff und Besatzung Ruhe und schönes Wetter nötig. Denn es ist wirklich kein Vergnügen, auf dem ewig tanzenden kleinen Schiff sich Tag und Nacht im Stehen, Sitzen oder Liegen ständig irgendwo festhalten oder abstützen zu müssen. Durch die andauernde körperliche Bewegung, in der das ewige Rollen des Schiffes die Menschen hält, müssen sie mit der Zeit müde und schlapp werden.
Deshalb geht's jetzt auf dem 40ten Längengrad längs nach dem Süden.

*

Am Abend läßt mich der Kommandant zu einem Glas Champagnerwein zu sich in seine Kajüte bitten. Ich hatte am Tage zuvor meinen 32. Geburtstag gehabt, der aber in all den Sorgen und in all der Arbeit bis jetzt untergeschnitten war.

In der Unterhaltung begegnen wir uns in der Liebe zur Natur und zur Jagd. Ich erzähle von meinen Jagdzügen im tropischen Afrika, die ich kurz vor dem Kriege vom deutsch-ostafrikanischen Stationskreuzer aus bis tief ins Innere des Schutzgebietes unternommen hatte.

Korvettenkapitän Graf zu Dohna ist ein interessierter und dankbarer Zuhörer. Er hat selbst in Ostasien und Indien gejagt, er kennt die Romantik und die Gefahren der tropischen Länder.

Bald ist alles um uns vergessen, Gegenwart und Zukunft. Wir streifen in der weiten Welt umher, bald sind wir in einem chinesischen Reisfeld — im afrikanischen Pori — am blutrot flackernden Lagerfeuer — bald unter Palmen — im Busch — auf Spuren hinter Antilopen und Schlangen — hinter Büffeln und Elefanten her — —

Das schlingernde Schiff wiegt die Körper in den Lehnstühlen von einer Seite — nach der andern Seite — und wieder nach der einen Seite — —

Die herabhängende Klingelschnur steht mal senkrecht zum Tisch — mal schräg von der einen Seite — mal schräg von der andern Seite — —

Wie aus weiter Ferne dringt das Stoßen der Schiffsmaschine zu uns, tack . . . tack . . . tack . . .

Bobby, der kleine Foxterrier, gähnt auf seinem Lager in der Ecke laut und vernehmlich.

Alle Sorgen, Not und Gefahr der Vergangenheit — alle Bedenken für die Zukunft entschwinden — sind überwunden durch die Kraft der Jugend und die Biegsamkeit der Nerven — — —

Südwärts

Das Loslöſen von der jetzt gefährdeten Nordatlantikgegend vollzieht ſich nicht ganz reibungslos. Gleich in den erſten beiden Nächten kommen Lichter in Sicht, die wieder nach Norden hinauf verfolgt werden. Sie entpuppen ſich beidemale als neutrale Paſſagierdampfer, von denen ein Kaper nichts wiſſen will; in weitem Bogen zieht er ſich aus der Schlinge.

Dann vollzieht ſich die Weiterfahrt nach dem Süden ruhig. Der Kurs weicht von den üblichen Schiffahrtswegen erheblich ab. Schiff, Armierung und Keſſelanlage können nun überholt und friſch inſtand geſetzt werden.

Das iſt plötzlich ein ungewohnt angenehmes Gefühl: in Ruhe zu ſein und zu wiſſen, daß man in einer ganz anderen Gegend vermutet und geſucht wird.

Wir freuen uns auf den vielgeprieſenen Paſſat: auf ruhige See mit blauem Himmel, auf Wärme mit angenehm gleichmäßigen Winden — denn noch wackeln wir ganz erheblich, trotz der recht von achtern auflaufenden See.

Aber der Paſſat will und will nicht kommen. Atlantikbefahrene Kameraden verſichern zwar ein ums andere Mal, den Vorläufer, den ſogenannten „Mal-Paſſat" hätten wir ſchon; uns will's aber nicht ſo ſcheinen.

Endlich — auf dem 34ten nördlichen Breitengrad iſt der erſehnte Paſſat da. Auf einmal liegt das Schiff ruhig, lachender Himmel und mollige Wärme für uns, die wir aus dem rauhen Nordwinter kommen. Im Waſſer treiben endlos, ſo weit das Auge reicht, gelbgrüne Seegrasbüſchel: wir ſind in der Sargaſſo-See.

★

An dieſem Nachmittag kommt eine Rauchwolke in Sicht. Beim Annähern ſehen wir, daß es ein mittlerer Frachtdampfer iſt mit Funkentelegraphie, aber ohne ſichtbare Bewaffnung, ohne Namen, ohne jegliches Abzeichen. Er wird angehalten.

Die Signalbefehle befolgt er ſofort. Er probiert nicht einmal, noch ſchnell mit ſeiner Funkentelegraphie zu ſpielen.

Es iſt der

»englische Dampfer ‚Dramatist‘; 5423 Bruttoregistertonnen groß; von San Franzisko nach Liverpool; mit 7200 Tonnen Bannware, darunter kalifornische Früchte; unter der Besatzung 58 Laskaren (Inder).«

Die Erklärung für das folgſame Verhalten des Dampfers lag in 259 Tonnen Trinitrotoluol, die er geladen hatte. Sein Kapitän fürchtete, daß bei irgendwelcher Widerſetzlichkeit geſchoſſen werden und er dann mitſamt ſeiner ſchönen Ladung in die Luft fliegen könne.

Die feindliche Beſatzung iſt übergeſchifft und im Gefangenenraum verſtaut, die Boote werden angeſchlagen und verſenkt, keine Spur darf zurückbleiben. Unſer Priſenkommando iſt noch auf dem Dampfer, macht ihn klar zum Sprengen.

Doch — ein Unglück kommt ſelten allein! Schon wieder wächſt eine Rauchwolke aus dem Horizont heraus — mit blaſſen, zackigen Schwaden ſteigt ſie über die klare Kimm, wird größer, Maſtſpitzen kommen heraus. Sie peilen recht auf uns zu.

„Eben erſt allen Nachforſchungen entgangen, ſchon wieder kommt ſo ein Kerl daher, der uns verraten kann!“ ruft der Kommandant ärgerlich und gibt Befehl, ſenkrecht zur Kursrichtung des Neuen abzulaufen. Der manövrierunfähige „Dramatiſt“ bleibt mit unſern Leuten an Bord allein liegen. Die Erinnerung an den „Belgian Relief“ iſt noch allzu friſch.

Der neue Dampfer führt spanische Neutralitätsabzeichen. Er denkt sich aber offenbar: Vorsicht ist der bessere Teil, und verhält sich wie seinerzeit der Holländer in ähnlicher Lage bei der Versenkung der „Voltaire" im Nordatlantik. Er fährt ruhig seinen Stiefel weiter, ohne sich um irgend etwas zu kümmern, obwohl er den Tatort nahe passiert und ein bewegungsloser Dampfer daliegt, der Dampf abbläst.

„Das war ja noch einmal klar gegangen!" Erleichtert atmen wir auf, als der Spanier endlich aus Sicht ist. Mit hoher Fahrt kehrt „Möwe" zu „Dramatist" zurück.

Unsere dort zurückgebliebenen Leute haben inzwischen herausbekommen, was für eine köstliche Ladung die kalifornische Frucht ist. Mit dem Seitengewehr haben sie einzelne Konservendosen aufgestochen und Pfirsiche, Äpfel und Birnen geschlürft. Für die Gesunderhaltung der Besatzung sind Fruchtkonserven von ungeheurer Wichtigkeit. Mit dem üblichen Frischproviant wird eine große Menge davon auf die „Möwe" übergenommen.

Unser erbeutetes Kohlendepot, der Kohlendampfer „St. Theodore", den wir in den nächsten Tagen schon treffen sollen, hat keine Funktelegraphie. Deshalb raus mit den Funkapparaten von „Dramatist". Sie sollen später dort eingebaut werden.

Danach übliche Sprengung — Fortsetzung des Marsches.

★

Lärmend und in hellen Tönen schreiend stehen die Laskaren, die Inder auf dem Achterdeck. Schwarzbraune, kleine, magere Gestalten, die breiten Schultern hochgezogen, die Gesichter wie aus Holz geschnitzt, in Lumpen gehüllt, mit Lumpenbündeln unter dem Arm.

Die in den Tropen fahrenden englischen Dampfer haben meist solche Inder an Bord. Sie gehören den untersten indischen Kasten an und werden bei schweren und schmutzigen Arbeiten verwendet,

vor den Kesseln, beim Kohlentrimmen. Anspruchslos, ausdauernd und an heißes Klima gewöhnt, sind sie in den Tropen bei diesen Arbeiten dem Europäer überlegen. Sie kommen wie gerufen.

Da auch wir von jetzt ab einer Unterstützung bedürfen, werden sie durch einen Kontrakt mit ihrem Serang (Anführer) für „Möwe" als Kohlentrimmer angemustert. Sie tun es gern, sie sind ja arbeitslos, brotlos geworden — ihre alten Herren sind in den Gefangenenraum gewandert.

Die neuen Kohlentrimmer erhalten dieselbe Bezahlung wie vorher beim Engländer, sogar in englischem Gold ausgezahlt! Nur ihre Verpflegung macht bisweilen Schwierigkeiten. Sie essen nur Reis — morgens, mittags und abends, dazu Ölsardinen — wenn sie welche bekommen. Diese Dinge sind aber bei uns seltene Gegenstände. Doch für die Zukunft müssen die genommenen feindlichen Dampfer dafür sorgen, daß unsere neuen indischen Freunde an ihren Spezialwünschen keinen Mangel leiden.

Eine solche Inderbesatzung ist eine in sich geschlossene Familie. Unter ihrem Führer, ihrem Serang, ziehen sie aus ihrem Heimatlande fort, um als zusammengehörige Gemeinschaft von einem Schiff zum andern zu wechseln und in der Welt herumzuziehen. Jeder einzelne hütet sich ängstlich, von seiner Sippe irgendwo irgendeinmal abzukommen. Denn dann, so glaubt er, findet er sich nicht mehr nach Indien, seinem Heimatland, zurück. Ihre alten Herren vergessen sie schnell. Nun halten sie es mit uns, besonders nachdem sie erst einige Schiffsversenkungen mitansehen durften. Sie standen eben auch auf dem Standpunkt, daß „der liebe Gott es immer mit den stärkeren Bataillonen halten müsse". Und die Stärkeren sind in ihren Augen wir. Doch als später größere Schießereien einsetzten, da wurden sie nervös und hätten sich am liebsten „aus den Kinken geborgen", im übrigen sind sie zufrieden mit ihrem Los. Sie haben uns beim

Kohlentrimmen in den südlichen Gegenden gute Dienste geleistet und unser eigenes Personal entlastet.

*

„Jetzt zünden sie zu Hause den Weihnachtsbaum an. . .", liest der Erste Offizier vor.

Das Pult, hinter dem er steht, ist mit der Kriegsflagge überdeckt, darauf steht ein Kruzifix mit brennenden Lichtern zu beiden Seiten. Davor erhebt sich eine brennende Weihnachtstanne, die aber infolge der langen Seefahrt und der sengenden Tropensonne nicht mehr ganz grün ist.

Darum herum ist im Viereck die ganze Besatzung angetreten, im besten weißen Zeug, die Mützen in den Händen, mit gesenkten Köpfen, in manchen Augen schimmert's wasserhell — —

Es ist der 24. Dezember, 15 Uhr 30 Minuten nachmittags, in der deutschen Heimat ist es zur selben Zeit schon Nacht, 19 Uhr abends — Weihnachtsabend — —

Wohl nie und nirgends sind selbst die ruhesten Seelen gutem Zuspruch zugänglicher als in solcher Lage: durch einen Weg von 8000 Kilometer von der Heimat getrennt, auf unbekanntem Meer, rings vom Feinde umgeben, ohne Nachricht von ihren Angehörigen, ohne Verbindung, ohne Unterstützung von der Heimat, mit ungewisser Zukunft — sie führen Krieg nach bestem Können, auf Befehl ihres obersten Kriegsherrn — um dem bedrängten Vaterlande Luft zu verschaffen. Was mag jetzt zu Hause vorgehen? — Sie wissen es nicht. Was mag ihnen in der Zukunft bevorstehen? Sie wissen es auch nicht. Sie erfüllen nur wortlos ihre Pflicht — das genügt ihnen. Ihre Haltung ist über jedes Lob erhaben — —

Sengend wirft die Tropensonne ihre Strahlen über die Feier der sonst so rauhen Frontkrieger. Nicht nur junge Leute sind es.

Viele Reſerviſten, Familienväter ſind darunter, mit vom Sturm und Wetter gefurchten, ſtahlharten Geſichtern.
Faſt unwahrſcheinlich ruhig und blau liegt das Meer. Leuchtend, die Augen blendend, wirft es die Sonnenſtrahlen zurück —
Schon dampft's in den Kombüſen — dort iſt heut Hochbetrieb. Für die Weihnachtsmenüs hatte der Feind ja geſorgt und uns die ſchönſten Dinge geliefert.

Ochſenſchwanzſuppe
Portwein
„Georgic"-Zunge mit Cumberland-Tunke
Deutſcher Spargel
Chambertin
Gekaperte Enten
Rotkraut
Gedünſtete Kartoffeln
Rauentaler — Zeltinger
„Dramatiſtiſches" Kompott
Schokoladenſpeiſe
Sekt
Kaffee
Kognak

gab's in der Offiziersmeſſe. In der Deckoffiziersmeſſe, bei den Unteroffizieren und Mannſchaften gab's ebenfalls ein verlockend feſtliches Mahl.
Immerhin — in der Heimat waren gerade nur Rüben auf dem Speiſezettel, uns hatte der Feind all die ſchönen Sachen beſchert, wir konnten trotz unſerer Lage zufrieden ſein. Übermäßig ſorgfältiger Ausguck iſt in jener Weihnachtsnacht nicht gehalten worden —
Der richtige Weihnachtsmann kam jedoch erſt am zweiten Weihnachtsfeiertag und brachte ein unverhofftes Weihnachtsgeſchenk.

Der Horizont liegt durchsichtig klar, etwa 25 Seemeilen, 46 Kilometer ab. Stecknadelköpfe sind gerade über der Kimm zu sehen, werden dicker, wachsen zu Mastspitzen auf, an denen es weiß schimmert — Segel, eines unter dem andern.
Eine große Viermastbark kommt aus dem Süden. Sie hat die Zeit in den Kalmen, in den Stillen, dazu benutzt, um sich neu in Dreß zu werfen. Sie ist ganz neu gemalt, die Segel sind frisch untergeschlagen, das Tauwerk ist erneuert, sie ist blendend in Schuß.
Ein prächtiger Anblick, dieses herrliche Fahrzeug mit allem Tuch, was nur auszubringen ist. Viele sehen zum erstenmal einen solchen Zeugen vergangener Zeiten, der früheren Romantik des Seemannslebens. Wie ein strahlend weißer Schwan mit stolz gerecktem Hals liegt der Segler in der Sonne da, auf der azurblauen See — —
Die deutsche Kriegsflagge geht hoch mit dem Stoppsignal.
Drüben entfaltet sich die blau-weiß-rote Trikolore, ein Mast wird back gebraßt, die Segel gegen den Wind gestellt, um die Fahrt abzustoppen. Aber da fast völlige Windstille herrscht, ist dies nur Formsache, Korrektheit der Seemannschaft.
Es ist der

»französische Segler ‚Nantes'; 2679 Bruttoregistertonnen groß; von Iquique nach London; mit 3500 Tonnen Chile-Salpeter.«

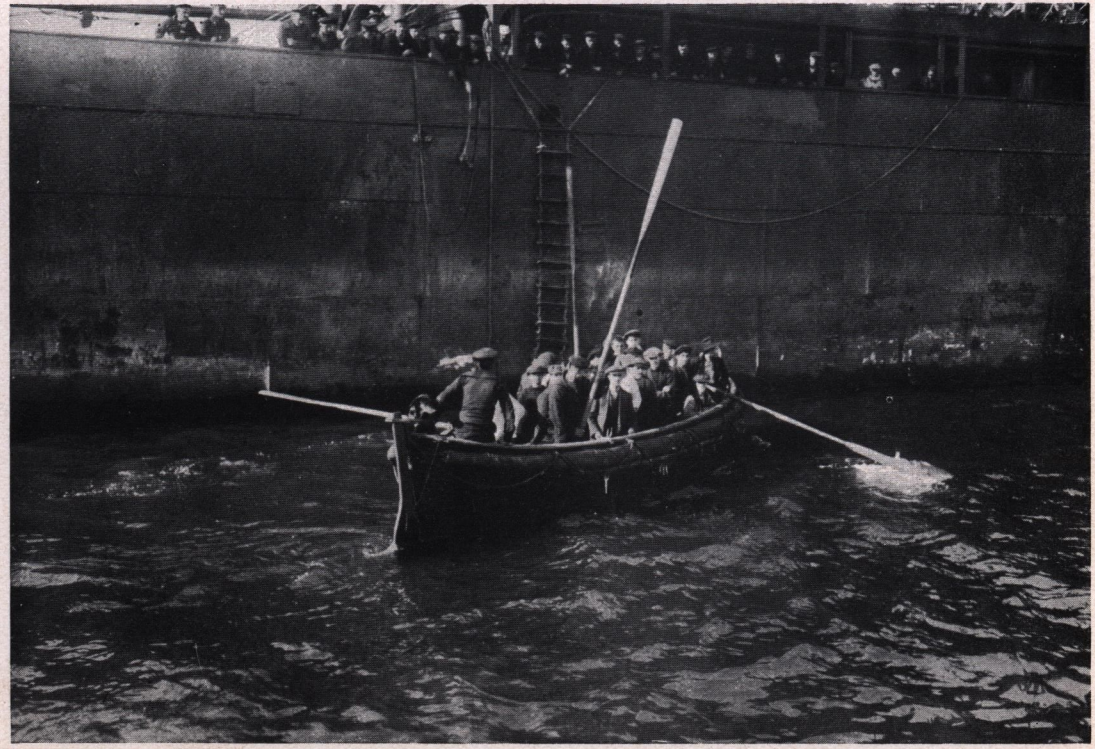
Unsere Segelmacherslast erhält reichlichen Zufluß an Segeltuch und schönem Tauwerk.
Die gefangenen Franzosen sind wenig entzückt. So etwas haben sie nicht erwartet. Wir können's ihnen nachfühlen —
Eine Sprengkiste am Mittelschiff der „Nantes" zur Detonation gebracht, hüllt es in braunen Qualm. Das Vorschiff taucht unter . . . schräg nach vorn braust sie ab . . . mit einem Geräusch, das

kalten Schauer den Rücken herunterfahren läßt . . . todwundes Stöhnen . . .
Der Schiffsrumpf ist unter Wasser . . . noch stehen die Masten mit den schönen, weißen, großen Segeln auf dem Wasser. Dann verschwindet ein Segel nach dem andern . . . die Masten werden kleiner und kleiner . . . auch ihre letzten Spitzen tauchen unter . . . Ein solch prächtiger und bewegender Anblick ist nie zu vergessen. Es tat uns allen um dies Fahrzeug in der Seele leid — —

*

Pünktlich zur ausgemachten Zeit war der erbeutete Kohlendampfer „St. Theodore" auf 14° Nordbreite, etwa auf der Höhe der Kap-Verd-Inseln, zur Stelle gewesen. Er hatte auf seinem Marsch nichts erlebt.
Wieder standen wir vor der Frage: was nun?
Die Kohlenübernahme soll erst irgendwo an der afrikanischen Küste, im Schutz von Land erfolgen. Dahin muß er wieder allein marschieren, er soll aber vorher bewaffnet werden. Verführerisch spukt der Gedanke, ihn gleichzeitig als zweiten Hilfskreuzer, als weiteren Kaper fahren zu lassen.
Einige Tage lang wurde er zu diesem Zweck ausgerüstet, während er hinter „Möwe" herfuhr. Die zwei kleinen Geschütze, die unter unserer Ladung waren, werden eingebaut und angeschossen, die Funkanlage von „Dramatist" wird einmontiert und im Reichweitenversuch erprobt, die zukünftige Besatzung von der „Möwe"-Besatzung abgeteilt.
Am 28. Dezember sind die Ausrüstungsarbeiten beendigt. Der Erste Offizier hat die Prise „St. Theodor" als deutschen Hilfskreuzer „Geier" in Dienst zu stellen.
Ich übernehme zu meiner Artillerie noch die Geschäfte des Ersten Offiziers auf „Möwe".
„Zwischen dem 10. und 20. Januar 1917 haben Sie mit ‚Geier'

an einem Punkt zu stehen, der in der mitgegebenen Karte eingezeichnet ist, dicht westlich von St. Helena" — gibt der Kommandant dem Ersten Offizier seinen Operationsbefehl.
„Auf dem Wege dorthin dürfen Sie nach eigenem Ermessen Handelskrieg führen —"
„Es können in dem Gebiet, das zu durchfahren sein wird, in erster Linie nur Segler in Frage kommen, die vom Kap Horn nach Europa gehen", ergänzt der Navigationsoffizier.
„Und dann, die Hauptsache, die ich Ihnen ganz besonders ans Herz lege —", fährt der Kommandant fort, „ist, keine gewagten, riskanten Geschichten machen. In allererster Linie ist ‚Geier' mit seiner kostbaren Ladung als Kohlendepot für „Möwe" zu erhalten. Ich ersuche Sie, das allen Ihren Entschlüssen zugrunde zu legen."
„Wenn nun ‚Möwe' bis zum 20. Januar am befohlenen Treffpunkt nicht erscheinen sollte", fragt der Erste Offizier zurück, „was soll . . ."
„Ich beabsichtige, in der Zwischenzeit an der südamerikanischen Küste zu kreuzen. Komme ich während der angegebenen Zeitspanne nicht an den Treffpunkt — dann wird ‚Möwe' nicht mehr unter den Lebenden weilen. Dann steht es Ihnen frei, nach eigenem Ermessen zu operieren, nach Erschöpfung Ihrer knappen Vorräte in einem neutralen Hafen aufzulegen", fällt der Kommandant rasch ein und beendet damit seine Anweisungen. Der Erste Offizier legt die Hand an die Mütze, geht undurchdringlichen Gesichtes an Bord des neuesten Hilfskreuzers und setzt dort seinen Kommandowimpel.
Die Sonne steht scharf abgezeichnet am Abendhimmel, als dunkelrot glühender Ball über dem Horizont, beginnt eben ins Meer einzutauchen.
„‚Geier' entlassen nach Plan" — weht Signal auf „Möwe", lustig flattern die bunten Flaggen im Wind.



Aufnahme der Besatzung eines genommenen feindlichen Dampfers durch den Hilfskreuzer „Möwe"

Gefangenenabgabe nach Rückkehr des Hilfskreuzers „Möwe" in die Heimat

„Habe verstanden" — der Gegensignalwimpel auf ‚Geier' wird vorgehißt.
Signal geht nieder: Ausführung bedeutet es.
Hart drehend trennen sich beide Kreuzer nach entgegengesetzten Richtungen — nehmen ihren Weg einem unbestimmten Schicksal entgegen. Werden sie sich heil wiederfinden?

Der Vernichtung entronnen

Emsig arbeitet das Bootsmanns- und Zimmermannspersonal. Antreibend und schimpfend durcheilt der Bootsmann das Schiff. Überall taucht er auf, verschwindet ebenso schnell wieder, hat dazwischen Rücksprachen beim Ersten Offizier.
Stellings werden wieder gezimmert und gespleißt, große Baljen über Deck gerollt und Farbe gemischt.
„Alle Mann antreten nach der Mal-Rolle" — schrillen die Bootsmannsmaatenpfeifen.
Lange Reihen verlumpter Gestalten stehen an Deck, empfangen Farbe und Pinsel, werden abgeteilt:
„Ihr hier, ihr dort— die Farbe nicht falsch mischen, nicht soviel Schwarz, mehr Grün, zuviel Gelb, blaugrau soll's werden, zum Teufel — nun los dafür, hurtig, beeilen . . ."
Wieder beginnt ein „Malfest", wieder regnet es Farbe vom Himmel, nur diesmal am Tage, so daß man sich an Deck rechtzeitig „aus den Kinken bergen" kann.
Der nächste Tag sieht „Möwe" in neuem Kleide, in dem sie sich in nichts mehr von einem normalen englischen Trampdampfer unterscheidet.
Von „Geier" aus war ihre äußere Erscheinung sorgfältig eingesehen worden. Bis jetzt hatte das Schiff immer noch so ausge-

sehen, wie es durch die Blockade gebrochen war. So hätten wir hier unten im Süden unmöglich bleiben können. Es hätte sonst begründeter Verdacht aufkommen müssen.

Nach den gemachten Beobachtungen sahen die englischen Handelsdampfer alle einander gleich. Sie hatten jetzt im Krieg alle äußeren Abzeichen entfernt, führten auch keinen Schiffsnamen mehr und waren vom Kiel bis zum Topp gleichmäßig mit einer schmutzigen blaugrauen Farbe übermalt, der „war colour". Eine Flagge führten sie grundsätzlich nicht.

Warum sollte es der deutsche Kaper nicht ebenso machen?! Ohne weitere Mühe zu haben, wird der „German Raider" als englischer Dampfer auftreten. Die Schiffsform der „Möwe" hat ja so schon mit den Dampfern der englischen Hall Line große Ähnlichkeit.

*

An dem Knie, das Südamerika nach Osten bildet, also vor Pernambuco, ist ein Schnittpunkt des Handelsverkehrs. Die Kurse der Nord-Süd- und der Ost-West-Schiffahrt kreuzen sich hier.

Dorthin richtet „Möwe" in großen Zickzackschlägen ihren Kurs — über den St.-Pauls-Rock und über die Pernambuco vorgelagerte brasilianische Inselgruppe Fernando Noronha.

An diesem Verkehrsknotenpunkt ist mit großer Wahrscheinlichkeit mit zahlreicher britischer Bewachung zu rechnen. Deshalb muß von jetzt ab des Nachts wieder besonders verstärkte Kriegswache gegangen werden. Die Hälfte aller Offiziere und Mannschaften ist dauernd an Deck an den Geschützen oder auf Ausguck.

Das Wetter begünstigt uns gerade nicht. Die See liegt zwar spiegelglatt da, dafür ist aber fast überhaupt keine Sicht, so diesig ist es. Ab und zu prasselt dicker Tropenregen vom grauen Himmel herab, im übrigen ist es schwül und feucht. Die heiß-

naſſe Tropenluft läßt einem am ganzen Körper Tag und Nacht ſtändig das Waſſer herabrieſeln — teils Schweiß, teils ſtarken Tauniederſchlag.
Wer ſchon einmal unter dem Aquator geweſen iſt, oder wer längere Zeit in den Tropen gelebt hat, wird ſich nur ungern und mit Schaudern an dieſen Zuſtand erinnern. Mißmutig, reizbar, ſchlapp lungert alles herum.
So naht der Silveſterabend heran. Er wird gefeiert wie der Weihnachtsabend, doch die Stimmung von Weihnachten fehlt. Die klimatiſchen Einflüſſe im Verein mit den anſtrengenden Kriegswachen laſſen ſie nicht aufkommen.
Gegen 24 Uhr nachts — vor Beginn des neuen Jahres 1917 — rattert's in der Funkſtation. Von Nauen . . . Nachricht aus der Heimat! Vom deutſchen Admiralſtab . . . geſchlüſſelt, nur für „Möwe" ablesbar:
„Die Priſe ‚Yarrowdale' unter Badewitz hat ohne Zwiſchenfall mit ihren 469 Gefangenen Deutſchland erreicht, iſt in Swinemünde eingelaufen! Der Admiralſtab wird auf Wunſch des ‚Möwe'-Kommandos verſuchen, die Nachricht vor der Öffentlichkeit noch einige Zeit geheimzuhalten, da es fürs erſte noch ſehr wichtig iſt, daß nicht unnötig auf ‚Möwe' aufmerkſam gemacht wird. Lange wird dies aber nicht möglich ſein."
Mitten in der Neujahrsnacht 1916/17 iſt zur Bekanntgabe dieſer erfreulichen Nachricht die ganze Beſatzung angetreten.
Hurrarufe und Beifallsgeſchrei ſchallen aus dem Dunkel des völlig abgeblendeten Schiffes in die Nacht.
„Yarrowdale" hat ſeinerzeit Poſt an unſere Angehörigen mitbekommen. Die werden jetzt in nicht mehr allzu ferner Zeit Aufklärung über unſer plötzliches Verſchwinden erhalten.
Das war das letztemal, daß auf 3° nördlicher Breite mit der Heimat Funkverbindung beſtand. Nauen hatte bisher deutſche, Cap Race in Kanada engliſche Nachrichten geliefert. Von nun

sehen, wie es durch die Blockade gebrochen war. So hätten wir hier unten im Süden unmöglich bleiben können. Es hätte sonst begründeter Verdacht aufkommen müssen.

Nach den gemachten Beobachtungen sahen die englischen Handelsdampfer alle einander gleich. Sie hatten jetzt im Krieg alle äußeren Abzeichen entfernt, führten auch keinen Schiffsnamen mehr und waren vom Kiel bis zum Topp gleichmäßig mit einer schmutzigen blaugrauen Farbe übermalt, der „war colour". Eine Flagge führten sie grundsätzlich nicht.

Warum sollte es der deutsche Kaper nicht ebenso machen?! Ohne weitere Mühe zu haben, wird der „German Raider" als englischer Dampfer auftreten. Die Schiffsform der „Möwe" hat ja so schon mit den Dampfern der englischen Hall Line große Ähnlichkeit.

★

An dem Knie, das Südamerika nach Osten bildet, also vor Pernambuco, ist ein Schnittpunkt des Handelsverkehrs. Die Kurse der Nord-Süd- und der Ost-West-Schiffahrt kreuzen sich hier.

Dorthin richtet „Möwe" in großen Zickzackschlägen ihren Kurs — über den St.-Pauls-Rock und über die Pernambuco vorgelagerte brasilianische Inselgruppe Fernando Noronha.

An diesem Verkehrsknotenpunkt ist mit großer Wahrscheinlichkeit mit zahlreicher britischer Bewachung zu rechnen. Deshalb muß von jetzt ab des Nachts wieder besonders verstärkte Kriegswache gegangen werden. Die Hälfte aller Offiziere und Mannschaften ist dauernd an Deck an den Geschützen oder auf Ausguck.

Das Wetter begünstigt uns gerade nicht. Die See liegt zwar spiegelglatt da, dafür ist aber fast überhaupt keine Sicht, so dicsig ist es. Ab und zu prasselt dicker Tropenregen vom grauen Himmel herab, im übrigen ist es schwül und feucht. Die heiß-

naſſe Tropenluft läßt einem am ganzen Körper Tag und Nacht ſtändig das Waſſer herabrieſeln — teils Schweiß, teils ſtarken Tauniederſchlag.
Wer ſchon einmal unter dem Äquator geweſen iſt, oder wer längere Zeit in den Tropen gelebt hat, wird ſich nur ungern und mit Schaudern an dieſen Zuſtand erinnern. Mißmutig, reizbar, ſchlapp lungert alles herum.
So naht der Silveſterabend heran. Er wird gefeiert wie der Weihnachtsabend, doch die Stimmung von Weihnachten fehlt. Die klimatiſchen Einflüſſe im Verein mit den anſtrengenden Kriegswachen laſſen ſie nicht aufkommen.
Gegen 24 Uhr nachts — vor Beginn des neuen Jahres 1917 — rattert's in der Funkſtation. Von Nauen . . . Nachricht aus der Heimat! Vom deutſchen Admiralſtab . . . geſchlüſſelt, nur für „Möwe" ablesbar:
„Die Priſe ‚Yarrowdale' unter Badewitz hat ohne Zwiſchenfall mit ihren 469 Gefangenen Deutſchland erreicht, iſt in Swinemünde eingelaufen! Der Admiralſtab wird auf Wunſch des ‚Möwe'-Kommandos verſuchen, die Nachricht vor der Öffentlichkeit noch einige Zeit geheimzuhalten, da es fürs erſte noch ſehr wichtig iſt, daß nicht unnötig auf ‚Möwe' aufmerkſam gemacht wird. Lange wird dies aber nicht möglich ſein."
Mitten in der Neujahrsnacht 1916/17 iſt zur Bekanntgabe dieſer erfreulichen Nachricht die ganze Beſatzung angetreten.
Hurrarufe und Beifallsgeſchrei ſchallen aus dem Dunkel des völlig abgeblendeten Schiffes in die Nacht.
„Yarrowdale" hat ſeinerzeit Poſt an unſere Angehörigen mitbekommen. Die werden jetzt in nicht mehr allzu ferner Zeit Aufklärung über unſer plötzliches Verſchwinden erhalten.
Das war das letztemal, daß auf 3° nördlicher Breite mit der Heimat Funkverbindung beſtand. Nauen hatte bisher deutſche, Cap Race in Kanada engliſche Nachrichten geliefert. Von nun

an ſind wir auf das Abhören von Sierra Leone, von einigen unbekannten Stationen und von Dampfergeſprächen angewieſen, die ſich aber immer durch große Schwatzhaftigkeit und tendenziöſe Färbung auszeichnen. Infolge der in den Tropen herrſchenden atmoſphäriſchen Störungen wird oft jeder Funkempfang überhaupt gänzlich unterbunden.

★

St. Pauls Rock, ein einſamer, unbewohnter Felſen mitten im Meer, kommt näher. Endlich klart es wieder auf. Eine wunderbar klare Luft mit ſehr großer Sichtweite tritt an die Stelle des bisher dieſigen, regneriſchen Wetters. Rings um das Schiff ziehen unheimliche Haie ihre Bahnen. In dem durchſichtigen Waſſer ſind ſie wie kurze, ſchwarze Baumſtämme anzuſehen. In der Luft zeigen ſich Scharen großer Seevögel.

Der 2. Januar 1917 iſt ein Sonntag. Wieder herrſcht herrliches Wetter, wie am zweiten Weihnachtsfeiertag, nur entſprechend heißer. Wieder führt uns der frühe Morgen eine große Viermaſtbark in die Quere. Auch diesmal iſt es ein Franzoſe:

»Französischer Segler ‚Asnière‘; 3103 Bruttoregistertonnen groß; von Bahia Blanca nach Pouillac; mit 4033 Tonnen Weizen.«

Die Ladung iſt gut!

Capitaine Ybert, aus deſſen Geſicht weniger Haß und Wut ſprechen wie ſeinerzeit bei ſeinem Kameraden Carmène von der „Nantes", iſt baff und keines Wortes mächtig, als er im Gefangenenraum ſeinen alten Freund ſchon auf ihn wartend vorfindet —

Die Sprengung und Verſenkung vollzieht ſich wie bei der „Nantes". Wiederum ein Anblick, der das Herz ſtillſtehen läßt: erhebend und gleichzeitig tief ſchmerzend.

Am nächſten Tag überſchreiten wir den Aquator. Der Meerkönig Neptun läßt ſagen:

„In Anbetracht der Verhältniſſe wird mein Beſuch an Bord auf ſpätere, ruhigere Zeiten verſchoben."

Am 5. Januar kriegen wir einen kleineren Dampfer zu faſſen, bunt bemalt wie ein Neutraler, aber ohne Neutralitätsabzeichen, der einen ganz vorſchriftswidrigen Kurs hat, etwa weſtnordweſt. Einen Namen am Bug hat er auch. Große weiße Buchſtaben. Sonderbar — kein Menſch auf der Brücke bekommt den Namen heraus, trotz unſerer ausgezeichneten Gläſer und ſcharfen, geübten Augen. Endlich haben wir's raus! Es iſt ein Japaner. Dort ſteht es:

„Hudſon Maru." Ein Freudengeheul geht durchs Schiff. Die Wegnahme von Tſingtau war noch nicht vergeſſen!

Funkentelegraphie und Geſchütze hat er nicht, alſo vierkant angehalten. Anſcheinend hat er mächtigen Druck, denn er befolgt ſofort den Befehl.

> *»Japanischer Dampfer ‚Hudson Maru'; 3892 Bruttoregistertonnen groß; von Bombay nach Neuyork; mit 5300 Tonnen Stückgut, größtenteils keine Bannware.«*

Das Schiff iſt feindlicher Nationalität und kann vernichtet werden, die Ladung wäre aber unter Umſtänden vom Deutſchen Reich zu bezahlen, da die Vereinigten Staaten von Nordamerika damals noch neutral waren. Die Verſenkung des kleinen Kaſtens würde ſich alſo nicht lohnen. Zur ſpäteren Abſchiebung von Gefangenen kann er dagegen wertvolle Dienſte leiſten — wenn ſich bis dahin keine beſſere Gelegenheit mehr bietet. Freilich — Waſſer und Kohlen hat er nach ſeiner langen Reiſe um das Kap der Guten Hoffnung herum nicht mehr viel. Aber bis er gebraucht wird, wird es ſchon noch ausreichen.

Also fünf Mann als Prisenbesatzung rüber. Captain Takeshima, einem kleinen, schlitzäugigen Sohne Nippons, wird eröffnet, daß sein Schiff bei der geringsten Feindseligkeit gegen die Prisenbesatzung unbarmherzig versenkt würde. Von seiner Brücke baumeln zu beiden Seiten an der Bordwand Sprengkisten. Die Wache des Prisenkommandos braucht sie nur anzuschlagen. Captain Takeshima ist es gar nicht geheuer. Er dienert und katzbuckelt und versichert, er werde alles tun, um uns zufriedenzustellen.

Nun hat „Möwe" wieder einen Trabanten, der hinter ihr herzottelt.

★

Am 7. Januar stehen wir schon dicht vor Pernambuco, nahe an Land, und haben immer noch keine richtige Beute.

Es ist Feiertag und nichts zu tun. Auf dem Bootsdeck im Liegestuhl ausgestreckt läßt es sich während der Freiwache schon aushalten. Mannschaft und Unteroffiziere unter der Back sorgen dafür, daß die Biervorräte nicht verderben.

Der Abend bricht herein. Glutrot versinkt der Sonnenball ins Meer. Wir vermissen die uns gewohnte Abenddämmerung hier in den Tropen. Überraschend schnell vollzieht sich der Übergang vom Tag zur Nacht.

Eine dunkle, schwarze Tropennacht umgibt uns, ohne Mond, dafür aber mit blendendem, blitzendem Sternhimmel. Die einzelnen Sternbilder sind am südlichen Himmel nur mit Mühe zu unterscheiden, so viele gleichhelle Sterne blinken. Die Gedanken kreisen — wie sie eben einem Frontkrieger in ruhigen Augenblicken im Kopfe herumgehen . . .

„Alarm!" — Unsanft stört der Ton der durch Mark und Bein gehenden Alarmglocke die einzelnen aus ihrer behaglichen, träumenden Beschaulichkeit auf.

Vor uns läuft in nicht allzu großer Entfernung ein schwarzer Schatten her. Unsere Ausguckleute haben das vollständig abgeblendete Fahrzeug zu spät gesehen — es war eben „Marinesonntag".

Um 22 Uhr war der Kapitän des „schwarzen Schattens" auf die Brücke gekommen, um das Log abzulesen und seine Logbucheintragungen zu machen. Dabei sieht er zufällig zwei abgeblendete Schiffe recht auf sich zukommen. Er sieht uns eher als wir ihn — er schöpft Verdacht, macht kurz entschlossen kehrt, versucht mit höchster Fahrt, aber irrsinnigem Zickzackfahren zu entkommen, uns wegzulaufen.

Hätte er es begabter angefangen, hätte ihm dies Unterfangen an Hand der „Marinesonntagsstimmung" vielleicht glücken können. So aber:

„Ihm nach! Äußerste Kraft voraus!"

Einige Minuten dauert die Jagd in Richtung auf die Küste. Da versucht er, mit seiner Funkentelegraphie Hilfe herbeizurufen. Wenn auch unsere Funken dazwischenschlagen, stören — etwas Durchgreifendes muß doch geschehen — —

„Warnungsschuß!" ruft mir der Kommandant aus dem Dunkel zu.

„Drittes 15-Zentimeter-Geschütz — Einstellung 0 — Richtung 25° — auf die Kimm — feuern!" brülle ich in die Nacht.

Grelles Mündungsfeuer blitzt auf, eine rotweiße, zackige Flamme zerreißt die Nacht, blendet alle auf der Brücke Stehenden.

„Nun kann ich den Aufschlag nicht beobachten, verflucht!" entfährt's mir.

Doch mit heller Stichflamme krepiert die Sprenggranate beim Aufschlag auf der Wasseroberfläche.

„Gott sei Dank, es hat richtig funktioniert, dicht rechts neben dem dunklen Schatten!"

Der Schatten wird größer, wir brauſen auf. Die Morſelampe gibt Befehl:

„Stop at once, here German Cruiser!“ — „Stoppen Sie ſofort, hier ſteht ein deutſcher Kreuzer!“

Die Priſenboote fliegen zu Waſſer, verſchwinden im Dunkel. Da wird vom Achterdeck des angehaltenen Fahrzeuges her verdächtiges Laufen gehört. Zu ſehen iſt in der Dunkelheit nichts. Hat es ein Geſchütz und jagt uns ſchnell ein paar Ladungen in den Bauch, dann kann das heiter werden!

„Scheinwerfer klar — auf das Heck leuchten!“

Die Scheinwerferblende fliegt auf. Irrlichterhaft, geſpenſtig greift ein weißer Fangarm das Hinterteil eines Dampfers. Die Priſenmannſchaften klettern gerade ſeine Bordwand hoch. In der magiſchen Beleuchtung ſind ſie wie Hampelmänner einer Spielzeugſchachtel anzuſehen.

Auf dem Achterdeck ſteht wahrhaftig ein großes Geſchütz, drohend ragt der Schattenriß ſeines Rohres, Leute wurſteln daran herum. Doch — da haben die erſten der Entermannſchaften, wie die Katzen kletternd, das Deck erreicht, verſchwinden im Laufgang. Die entſicherten Piſtolen in der Fauſt, ſtürmen ſie nach achtern — Handgemenge — —

Am Heck tut es einen Platſcher. Ein ſchwerer Gegenſtand verſchwindet im Waſſer. Die Engländer haben noch im letzten Augenblick den Verſchluß ihres Geſchützes über Bord geworfen. Schade! Das ſchönſte Beuteſtück!

Der Widerſtand iſt gebrochen:

»Englischer Dampfer ‚Radnorshire‘; 4310 Bruttoregistertonnen groß; von Santos nach London und Le Havre; mit 6500 Tonnen Kaffee und Kakao; unter der Besatzung 57 Laskaren (Inder).«

Captain Willarts von „Radnorshire" kommt verbindlich lächelnd an Bord getänzelt, schlanke Gestalt, in patentem, tadellosem weißen Anzug.

Er weiß von uns. In der ersten Aufregung erzählt er, man vermute den „German Raider" noch im Norden, jedenfalls nicht hier. Er ist verwundert, daß wir hier gleich zu zweien auftreten. Damit meint er die Prise „Hudson Maru", die inzwischen herangekommen ist. Weiter ist nichts aus ihm herauszubringen. Sein Gesicht wird bedenklich und düster.

Er kennt die Schlingen, in denen wir hier schon die ganze Zeit unbewußt herumtappen, verrät aber keinen Ton davon. Wahrscheinlich hofft er, bald wieder befreit zu werden. Die Gesellschaft, die er im Gefangenenraum antrifft, läßt ihn kalt, wenigstens läßt er sich nichts anmerken.

Die Inder sind uns als zweite Indercrew willkommen. Sie ziehen in den Inderraum in der Cock Pitt zu den andern, halten sich aber als geschlossenes Ganzes für sich, wollen von den übrigen nichts wissen.

Mit aufgehender Sonne verschwindet „Radnorshire" in den Fluten. Blaßrote Strahlen der heraufziehenden Morgendämmerung beleuchten einen schäumenden weißen Strudel. Übernächtige, fahle hohläugige Gestalten stieren nach der Untergangsstelle —

★

Der lang gesuchte Track scheint gefunden zu sein. In Zickzackschlägen wird weiter gekreuzt.

Schon am nächsten Tag kommt ein Dampfer recht auf uns zu. Im Vortopp, oben, über der Saling hat er in Gestalt einer Tonne ein Ausguckneſt. Das haben die anderen bis jetzt nicht gehabt — das sieht ja ganz kriegerisch aus! Sollte etwa — —?

Beim Näherkommen sieht man auf der Brücke drüben einen

langen hageren Mann mit einem noch längeren Doppelglas aufgeregt von einer Seite zur anderen rennen.
„Dem scheint die Sache augenscheinlich nicht", meint der stellvertretende Erst: Offizier.
„Da geht es ihm ganz wie uns", entgegnet der Kommandant. Wie sieht der Dampfer aber auch aus?
Er liegt hoch heraus, hat also fast gar keine Ladung binnen. Keine Spur von Farbe ist an seiner Bordwand mehr vorhanden. Nur Rost über Rost. An jeder der beiden Bordwände hängen sehr unseemännisch an Drahtstroppen je drei ungeheuer dicke Taufender, seine Ladebäume sind zum Teil nur halb aufgetoppt. Geschütze und Funkentelegraphie sind nicht zu sehen.
„Es sieht so aus, als ob er heute noch irgendwo längsseit gelegen hat, um Ladung zu löschen", gibt der Prisenoffizier sein sachverständiges Urteil ab.
Jedenfalls scheint da etwas ganz Finsteres dahinter zu stecken. Also Vorsicht!
Die Anhaltung und Inbesitznahme funktioniert aber programmmäßig.
Der Signalgast des Prisenkommandos winkt herüber:

»Englischer Dampfer ‚Minieh'; 3806 Bruttoregistertonnen groß; kommt von einem Treffpunkt mit englischen Seestreitkräften bei Fernando Noronha und will nach Pernambuco; hat noch einen Rest von 1000 Tonnen Kohlen und ein Bekleidungsdepot für englisches Kreuzergeschwader an Bord.«

„Treffpunkt mit englischen Seestreitkräften" — aha, da wird nun endlich etwas Positives zu erfahren sein! Hoffentlich bekommt der Prisenoffizier die richtigen Papiere zu fassen.
Captain Williams verdrückt sich in seine Gemächer auf „Minieh" — reisefertig will er sich machen — kommt aber gar lang nicht mehr zum Vorschein.

Dem Prisenoffizier reißt die Geduld — er dringt in das Allerheiligste ein — und findet dort den Capt'n lustig und vergnügt vor einer geleerten Flasche Whisky sitzen! Der gute Mann hat sich in seinem Schmerz noch zu guter Letzt einen handfesten „Affen" gekauft — ist infolgedessen redselig geworden:

„Heute Morgen noch habe ich bei Seiner Großbritannischen Majestät kleinem Kreuzer ‚Amethyst' längsseit gelegen und Kohlen abgegeben. Der Kommandant des ‚Amethyst' befehligt das britische Handelsschutzgeschwader an der brasilianischen Küste. Seit vier Monaten hat mich das Geschwader als Kohlendepot für die englischen Kriegsschiffe in See herumgezerrt. Endlich nach dieser langen Zeit hat mich der Geschwaderchef detachiert — ich soll nach Pernambuco gehen, mich da erholen und nebenbei dem Geschwader wieder Kohlen holen". Erschöpft sinkt er in sich zusammen.

Kohlen holen aus einem neutralen Hafen — Brasilien ist doch neutral, einstweilen wenigstens noch — der Prisenoffizier überlegt und sieht den zerknirschten Mann durchdringend an.
Der leert sein Glas — holt sich neuen Mut:

„Der Geschwaderchef hat den Weg für absolut sicher gehalten ... ich habe es immer gesagt ... der verfluchte ‚German Raider' ... heute Mittag, noch vor zwei Stunden habe ich gesagt: ‚nun fehlt nur, daß jetzt noch schnell das deutsche Kaperschiff kommt und mich aufhebt!' Da habe ich den Teufel an die Wand gemalt ... wie das so zu sein pflegt ... schon ist er da ... der Hund, der ‚Fliegende Holländer' ... so ein Pech!"

Dem Prisenoffizier wird's zu dumm. Zum dritten Mal ist ihm der Befehl von „Möwe": „Beeilen!" schon gemeldet worden. Er unterbricht nicht sehr höflich die Redeflut, drängt zum Aufbruch. Alles Lamentieren hilft dem schimpfenden Capt'n nichts, er muß ins Boot und an Bord der „Möwe" kommen. Durch die Zähne

pfeifend, abwechſelnd ſchimpfend und lachend kommt er auf die Brücke.

„Good day, Capt'n" — „Guten Tag, Herr Kapitän" — empfängt ihn der Kommandant. „Was meint denn der Kommandant von ‚Amethyſt' ſo . . ."?

„Oh, that's an Earl" — „Oh, der iſt ein Graf, mit dem kann man nicht ſo ſprechen, wie mit andern Leuten", antwortet er unterwürfig.

Niemand auf der Brücke, der Zeuge des Geſprächs iſt, kann ein breites Grinſen unterdrücken.

Auf Befragen gibt er hernach in ſeiner Einfalt auf der Karte die Poſitionen von „Amethyſt", den engliſchen Hilfskreuzern „Orama", „Macedonia", „Edinburgh Caſtle", ſowie von einigen franzöſiſchen Hilfskreuzern an, die, auf die braſilianiſche Inſelgruppe Fernando Noronha geſtützt, die Schiffahrtsſtraßen an der braſilianiſchen Küſte bewachen ſollen.

Wie Schuppen fällt's von den Augen — tagelang ſind wir alſo in den feindlichen Linien herumgetapert! Durch das anfangs ſo verwünſchte dieſige Wetter begünſtigt, hat uns aber ein gütiges Schickſal und „der liebe Gott am Ruder" kreuz und quer, hin und her kreuzen laſſen, ohne auch nur einmal mit einem dieſer gefährlichen Brüder zu kollidieren.

Wären wir ſo weiter gefahren, wie es beabſichtigt war, ohne daß „Minieh" uns zur rechten Zeit in den Weg gelaufen wäre, dann hätten wir ſchon einige Stunden ſpäter in der Falle ſitzen müſſen, die „Amethyſt" mit ſeinen drei Hilfskreuzern bildete. Der Kurs von „Möwe" und der, den „Amethyſt gehabt hatte, als „Minieh" heute morgen detachiert wurde, beide Kurſe mußten ſich noch vor Abend ſchneiden. Wir wären dann wohl elendiglich zuſammengeſchoſſen worden — hätten letzten Endes einem der zahlreichen Haifiſche zum Frühſtück gedient.

Schnell müſſen die Schätze noch herüber, die „Minieh" birgt:

ein größeres Zeugdepot des englischen Kreuzergeschwaders und eine riesenhaft dicke, etwa 100 Meter lange Hanfschlepptroß — wie eine Seeschlange anzusehen. Das Zeug soll unsern Leuten willkommen sein, und die Troß wird beim späteren Kohlen gute Dienste leisten.

„Minieh" sinkt nach der Sprengung schnell, da ihre Laderäume fast ganz leer sind. Ihr Captain ist in unserm Gefangenenraum von seinen dort weilenden Compagnons nicht sehr freundlich empfangen worden.

Und nun aber raus aus dieser gefährlichen Nachbarschaft — Kurs Ost — hinein in den weiten Ozean mit hoher Fahrt!

Der Abend bricht herein, ohne daß auf dem neuen östlichen Kurs etwas von der englischen „Mahalla" bemerkt wird. Der „German Raider" wird umhüllt vom schützenden Dunkel der Nacht. Am nächsten Morgen stehen wir schon außerhalb des englischen Machtbereichs und können uns als geborgen betrachten.

Der sicheren Vernichtung entronnen — an einem Haar hatte unser Schicksal gehangen! Hätte ein gütiges Geschick uns den englischen Kriegskohlendampfer nicht noch zur rechten Zeit in den Weg geführt oder — wäre dessen Captain weniger schwatzhaft gewesen — — —

Der Freiheit entgegen

„Der Kohlenvorrat ist auf 1800 Tonnen gesunken, die Hälfte des Bestandes ist verbraucht" — meldet der leitende Maschinist beim Morgenrapport.

Also hin gen St. Helena, zu unserm Kohlendepot. Wenn in den nächsten Tagen „Minieh" nicht in Pernambuco eintrifft, wird das britische Handelsschutzgeschwader sowieso alarmiert sein, ein längeres Verweilen in dieser windigen Ecke wäre schon deshalb nicht möglich.

Für die Kohlenübernahme an der afrikaniſchen Küſte ſind weder die Gefangenen noch die Priſe „Hudſon Maru“ zu gebrauchen. Beide müſſen vorher abgeſchoben werden, wenn „Hudſon Maru“ nur noch ſo viel Waſſer- und Kohlenvorräte hat, daß ſie den nächſten ſüdamerikaniſchen Hafen gerade noch erreichen kann. Für die freigelaſſenen Gefangenen liegt ſonſt die Verſuchung zu nahe, engliſche Kreuzer anzuſteuern, deren Standort ihnen ja bekannt iſt.

Vor ihrer Freilaſſung ſoll ihre Zahl noch einen Zuwachs erfahren. Gegen Mittag Dampfer in Sicht, ſteuert weſtlichen Kurs. Wo ſoll der nur herkommen in dieſer ausgefallenen Gegend? Sollte das etwa doch noch ein Hilfskreuzer von der engliſchen Mahalla ſein?

Er biegt mit energiſcher Kursänderung um uns herum. Bewaffnung iſt nicht auszumachen, aber eine Antenne hängt da. Nach außen iſt es der unverkennbare Typ der engliſchen Hall Line. „Halten Sie die Torpedoarmierung klar — wenn er uns annehmen ſollte, bekommt er ſofort Torpedos“ weiſt der Kommandant den Torpedooffizier an.

Doch — Irrtum! Kaum weht die deutſche Kriegsflagge, ſchon entſteht drüben große Aufregung. Inder ſtürzen in die Boote, der Dampfer ſtoppt:

> *»Engliſcher Dampfer ‚Netherby Hall‘; 4461 Bruttoregiſtertonnen groß; von Rangoon nach Weſtindien; mit 4900 Tonnen Reis; unter der Beſatzung 47 Laskaren (Inder).«*

Der Bootsmann knurrt:

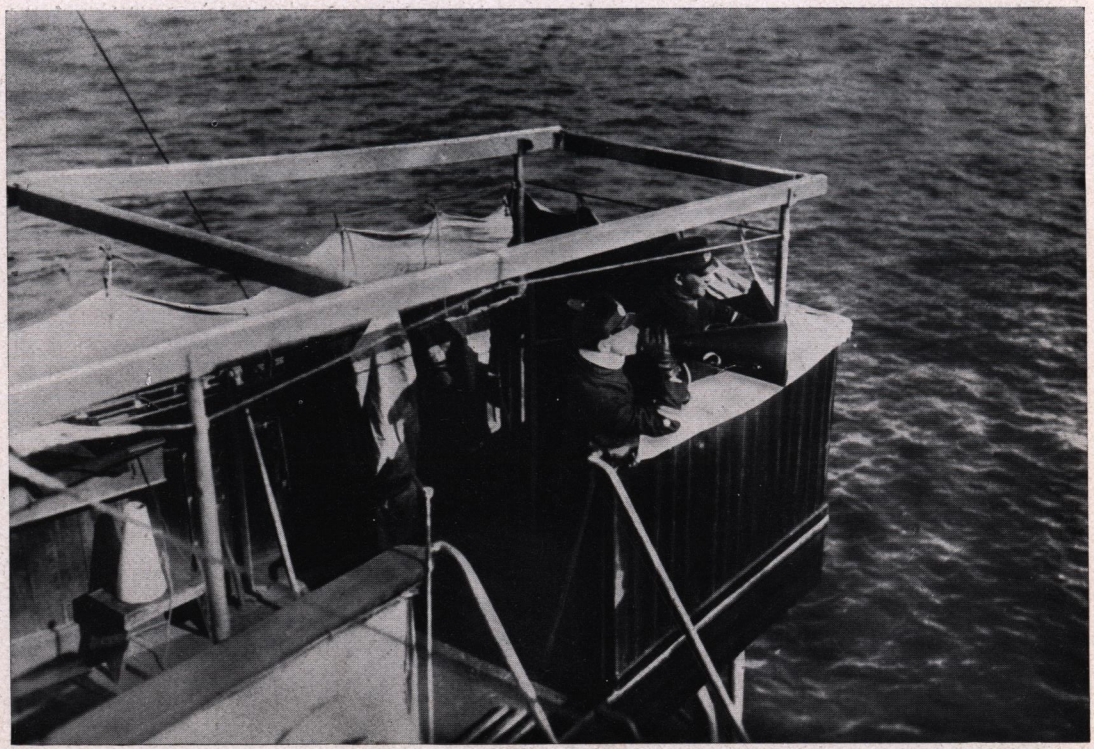
„Schon wieder eine Indercrew, ſchon die dritte — des Guten denn doch zu viel — ſo viel brauchen wir nicht — von den Kanakern!“

„Aber der Reis ist willkommen, nicht nur für uns selbst, für die Inder brauchen wir ihn", beruhigt der Erste Offizier.
Wie wichtig ein genügender Reisvorrat war, hatte ein Vorfall der letzten Tage gezeigt:
Ein Teil unserer Inder war, aufgehetzt durch die gefangenen weißen Engländer, widerhaarig geworden. Um sie wieder zum Gehorsam zu zwingen, wurde ihnen durch ihren Serang angedroht, sie würden von nun an keinen Reis mehr bekommen, sondern das europäische Essen der Besatzung. Da die Drohung allein nichts half, folgte die Tat. Die Kerle hungerten lieber, als unsere Kost zu essen! Nach einigen Tagen hatten sie dann klein beigegeben, bloß um wieder ihren geliebten Reis zu kriegen.
Eifrig untersucht der Funkoffizier das Notizbuch des Funktelegraphisten. Es enthält aber mehr von dessen Liebe, die er in Rondebusch bei Kapstadt sitzen hat, als anderes, was für uns von großer Bedeutung wäre.
Lange darf uns der Dampfer nicht aufhalten — wir haben Eile, aus dieser ungemütlichen Gegend zu verschwinden. Spritzend schlagen drei Granaten in seine Wasserlinie, helfen der Sprengwirkung nach. Rasch sinkt das Schiff mit seinem kostbaren Reis.

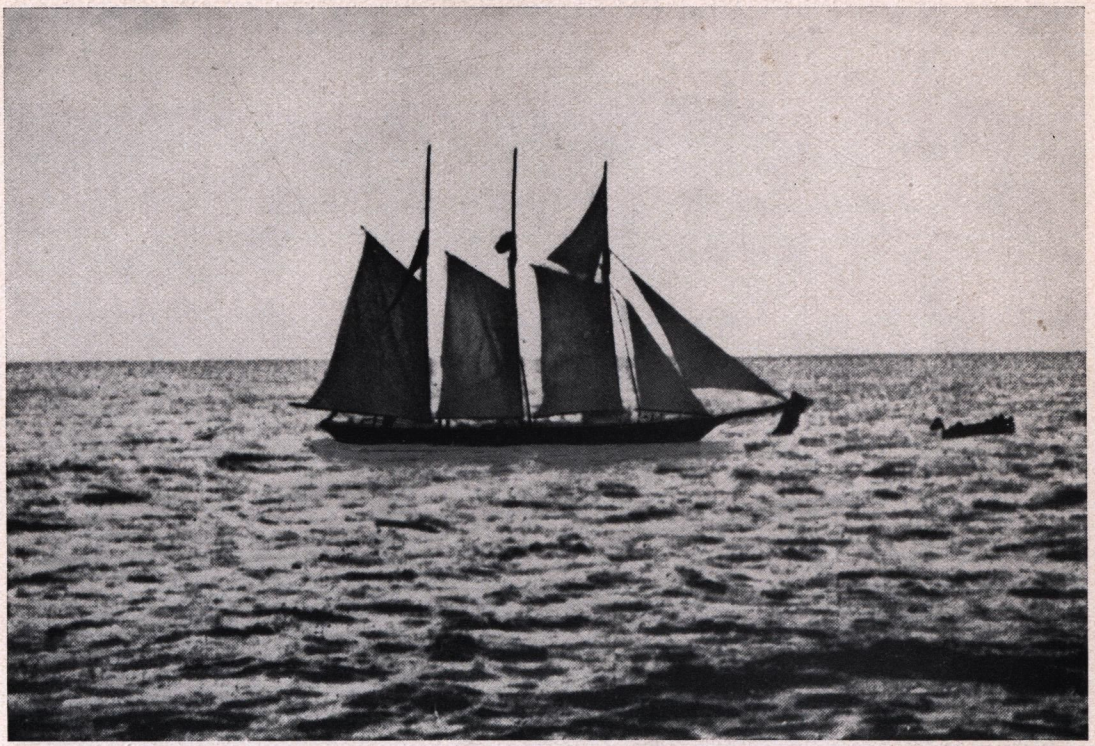
★

Die Vorbereitungen zur Gefangenenabgabe beginnen.
„Für das Kohlentrimmen brauchen wir mindestens 100 Inder" — Leitender Maschinist und Bootsmann sind beim Ersten Offizier vorstellig.
Also kann nur eine Inderfamilie von den dreien an Bord vorhandenen mit den Gefangenen in die Freiheit gehen, zwei müssen freiwillig an Bord bleiben — aber welche?
„Läufer — alle drei Serangs zu mir!" Ein Läufer geht, sie zu holen.

Die Häuptlinge kommen mit ängstlichem Ausdruck und schlotternden Knien angeschlichen.
Was das wieder zu bedeuten haben mag? sprechen ihre Gesichter. Sie haben in der Zwischenzeit Druck gekriegt vor dem „Bum-Bum", können sich nicht einigen, wer freiwillig an Bord bleiben will. Erregt kreischen ihre Stimmen, ihre Hände fliegen durch die Luft.
Ich schicke sie wieder weg:
„Beratet euch mit euren Sippen — kommt dann wieder."
Nach einer Stunde stehen sie erneut vor meiner Kammer. Die Besatzung des „Dramatist" will von Bord — sie sei am längsten bei uns gewesen. Die andern beiden, 104 Mann zusammen, wollen freiwillig bleiben und weiter für uns arbeiten. Sie wissen, sie erhalten ihren Arbeitslohn mit der Extravergütung, die sie vom Engländer nicht bekommen haben, in blankem Golde pünktlich ausgezahlt. Außerdem haben sie gesehen, daß von „Netherby Hall" genügend Reis an Bord gekommen ist. Das genügt ihnen — für wen sie arbeiten, ist ihnen schließlich egal.
Sie haben uns später gute Dienste geleistet. Ohne ihre Arbeitshilfe wären wir im tropischen Klima mit unserem geringen Personal kaum im Stande gewesen, die erforderlichen Bekohlungs- und Maschinenarbeiten auszuführen.
Der japanische Kapitän Takeshima gehorcht trotz der kleinen Prisenbesatzung von nur fünf Mann glänzend. Zu aller Angst um sein Schiff kommt noch die nächtliche Schießerei mit der „Radnorshire" hinzu, die ihm mächtig imponiert hat.
Einmal in diesen Tagen verloren wir ihn nachts. Er hatte Befehl, stur den ihm gegebenen Kurs zu steuern, ohne sich um „Möwe" zu kümmern. In einer schönen lauen Tropennacht übermannte unsern Rudergänger die Müdigkeit. Beim Wachwechsel verwechselte er den ihm übergebenen Kurs und steuerte die ganze Wache hindurch um drei Strich verkehrt. Auch auf



Sprachrohranruf von der Kommandobrücke des Hilfskreuzers „Möwe" (Kapitänleutnant Jung)



Der „Kindermord" (die kleinste Beute: Britischer Schoner „Ducheß of Cornwall" — 152 Br.-Reg.-T. groß)

den wachhabenden Offizier hatte die Tropensonne schon so gewirkt, daß er es nicht merkte.

Der Tag brach an — „Hudson Maru" war weg! Da wurde der Lapsus natürlich sofort bemerkt, durch Zurückkoppeln der Ausreißer nach einigen Stunden wieder eingefangen. Der Japaner befand sich mit der alten Geschwindigkeit, ohne seine Chance zu ahnen, noch auf dem alten Kurs!

Am Tag vor der Gefangenenabgabe nehme ich mir Captain Takeshima vor, weihe ihn in den Plan ein, mache ihn scharf, daß er drei Übernahmestellen klar hält mit je einem Seefallreep und Vorleine, genügend Fender und Tampen zur Übernahme des Gepäcks und starke Arbeitsgruppen. Er zeigt sich sehr dienstbeflissen, verspricht alles.

Bei Tagesanbruch am 12. Januar beginnt die Prozedur.

In Gruppen von je 20 Mann werden die Gefangenen auf vier Abgabestellen verteilt. Immer die nächste Gruppe muß das Gepäck für die vorhergehende schleppen. Die Gegend, in der „Möwe" steht, ist immer noch gefährdet, mit überraschenden Störungen muß gerechnet werden; je eher wir die Gesellschaft los sind, desto besser.

Der Japaner hat Wort gehalten, seine ganze Bordwand wimmelt von Menschen. Fieberhaft arbeiten sie — ebenso fieberhaft wird von der Brücke der „Möwe" nach allen Seiten Ausguck gehalten.

Nach zwei Stunden sind die Boote wieder gehißt und eingeschwungen — 238 Mann sind samt ihrem Gepäck übergeschifft! Captain Takeshima wird zitiert.

„‚Hudson Maru' ist wieder frei, hat aber bis Dunkelwerden dem deutschen Kreuzer zu folgen, dann kann sie fahren, wohin sie will" — erhält der Japaner seinen Befehl in Gegenwart der übrigen gefangenen Kapitäne. „Am besten zum nächsten englischen Kreuzer", fügt der Kommandant ironisch hinzu . . . denn

die Kohlenvorräte reichen jetzt nur noch für die direkteste Strecke nach Pernambuco.

„Ich danke für die gute Behandlung, die uns im Rahmen der Möglichkeit zuteil geworden ist. Ich werde nicht unterlassen, dies dem englischen Konsul in Pernambuco und den Zeitungen gegenüber zu betonen", schwingt sich Captain Willarts von „Radnorshire" zum Wortführer seiner Kameraden auf.

Sie nicken treuherzig Beifall. Nur aus den finsteren Gesichtern der beiden Franzosen, der Capitaines Carmène und Gilbert spricht Haß.

Der Japaner bekommt noch auf die Seele gebunden, auf seinem Schiff für das Wohl der freigelassenen Gefangenen zu sorgen. Er quittiert mit einem Kratzfuß:

„Oh yes, J will do my best" — „Jawohl, ich werde mein Bestes tun."

Jeder der Kapitäne erhält eine schriftliche Bescheinigung über die Aufbringung und Versenkung seines Schiffes, vom „Ersten Offizier eines deutschen Hilfskreuzers" unterschrieben. Über diese fast bürokratische Ordentlichkeit sind sie sehr erstaunt.

Um spätere Verfolger auf falsche Fährte zu lenken, nuggelt „Möwe" den Rest des Tages über mit nördlichem Kurs längs. Der Japaner befolgt getreulich seine Instruktionen. Aus später erbeuteten Zeitungen war zu entnehmen, daß die beiden Franzosen tatsächlich das Ansinnen an ihn gestellt hatten, einen vorzeitigen Fluchtversuch zu machen. Er habe aber alles abgelehnt mit dem Bemerken, man wisse nicht, was dann geschehen würde. Dabei hat er wohl an unsere Kanonen gedacht, die ihm einen heilsamen Schreck eingejagt haben mögen.

Bei Sonnenuntergang ist er entlassen. Sein Schattenriß wird kleiner und kleiner . . . verschwindet in schwarzer Tropennacht. Nur die Wellen, die die Herzen glücklicher Menschen aussenden,

denen unerwartet, unverhofft die Freiheit winkt, schwingen noch von der nahen Küste her zu uns heraus nach der weiten See — langsam schwächer und schwächer werdend — —

Kohlenversorgung auf hoher See

„Möwe" steuert den mit „Geier" ausgemachten Treffpunkt an, westlich von St. Helena. Während der Fahrt wird gearbeitet, um das Schiff zur Kohlenübernahme klar zu machen — die Kohlentakelage wird hergerichtet.

Die Kohlen lagern an drei Stellen: im vorderen und hinteren Laderaum und in der Mitte im Maschinenbunker. Alle drei Räume haben keine unmittelbare Verbindung miteinander. Da der mittlere Kohlenbunker für die Heizräume am günstigsten liegt, ist er nahezu leer, die beiden Laderäume dagegen noch nahezu voll von Kohlen. Um in möglichst kurzer Zeit möglichst viel Kohle überzubekommen, muß an allen drei Stellen fast gleichmäßig viel Kohle übergenommen werden können. Deshalb muß jetzt als Vorbereitung Kohle aus den beiden Laderäumen über Deck nach dem Maschinenbunker getrimmt werden — so lange, bis an allen drei Stellen gleichmäßig viel Platz vorhanden ist. Mühselige Sache!

Eine besondere Vorrichtung wird ausgedacht, die mit Hilfe der Winschen die Kohle in großen Segeltuchbrooken zwischen den Masten hin und her befördert, von einem Kohlenloch ins andere. Tagelang quietschen und kreischen die Winschen, mit dumpfem Krach fliegen große Kohlenmengen von oben. Dicke Wolken von Kohlenstaub hüllen tagelang das Schiff in Dunst. Überall dringt der feine Kohlenstaub ein. Besonders die an Deck stehenden Geschütze bekommen zum Leidwesen ihrer Geschützführer ihr Teil ab.

Nebenbei werden aus Segeltuch Brooken genäht zur Aufnahme von je einer Tonne = 20 Zentner Kohlen; aus Tauwerk und Drahtſtoppen werden ein Meter dicke Fender gefertigt, die Drahtſtander der Ladebäume werden neu geſchoren. Das hierzu reichlich erforderliche Material hatten uns die letzten franzöſiſchen und engliſchen Freunde ja gratis geliefert.
So vergeht die nächſte Zeit in ruhiger Arbeit, ungeſtört von äußeren Ereigniſſen.

★

Der ausgemachte Treffpunkt rückt näher. Wird „Geier" da ſein? Scharf wird ausgeſchaut.
Da — am 16. Januar wachſen Maſtſpitzen aus der Kimm heraus, ein Schornſtein folgt, ein Schiffsrumpf . . . er iſt's!
Beſorgt wartet er ſeit ſieben Tagen ſchon auf „Möwe" . . . iſt ſchon am Überlegen, was tun, wenn er vergeblich warten ſollte... Wie in der einſamen Seegegend um St. Helena nicht anders zu erwarten, hat er in der langen Zeit nur einen „Kindermord" auf dem Gewiſſen, den

»englischen Segler ‚Jean'; 216 Bruttoregistertonnen groß; von Pernambuco nach Lissabon; mit 276 Tonnen Zucker.«

Captain Burke von „Jean" war ſehr ärgerlich über die Störung ſeines Zuckergeſchäftes:
Unerhört, daß die engliſche Marine und ihre Führer dieſe deutſchen Kaper aus ihrem Loch heraus gelaſſen haben!
„Mr. Jellicoe must be hanged" — „Mr. Jellicoe ſollte gehängt werden" — ſoll er ein ums andere Mal verſichert haben, wie der Kommandant von „Geier" berichtet.
Je näher St. Helena herankommt, deſto ruhiger wird die See, und immer noch ruhiger . . . der reine Ententeich. Der Gedanke,

an Ort und Stelle in See die beiden Schiffe zur Kohlenübernahme nebeneinander zu legen, nimmt immer greifbarere Formen an. Die Sorgen um den Kohlenplatz unter Land würden damit behoben sein, sehr viel wahrscheinlicher „trouble" erspart bleiben.

Wundervoll ruhig bleibt die See; endgültig wird beschlossen, den Versuch zu wagen . . . Kohlenfest auf hoher See. Eine Störung von St. Helena aus ist ja kaum zu erwarten.

In der Morgendämmerung geht „Möwe" bei „Geier" längsseit. Die selbstgefertigten Taufender leisten dabei ausgezeichnete Dienste.

So ruhig die See auch ausgesehen haben mag, eine kleine unsichtbare Dünung läuft doch. Die beiden kleinen Schiffe heben und senken sich, schlagen gegeneinander. Doch einstweilen ist es noch ungefährlich. „Geier" hat gestoppt, „Möwe" geht mit ganz wenig Fahrt voraus. Mit nach außen gelegtem Ruder werden beide Schiffe von einander frei gehalten. Für die Keinen ist vorerst nichts zu fürchten.

Die Winschen sind in weiße Dampfwolken gehüllt, stoßen und kreischen. In Lumpen gehüllte Männer, Gesicht und Hände schwarz wie die Neger, holen und fieren Stahlstander. Knarrend fliegen die Ladebäume weit ausholend von einer Seite nach der andern. Krachend kommen gefüllte Kohlenbrooken von oben . . . verschwinden in den Kohlenlöchern . . . prasselnd fliegen einzelne Kohlenstücke über Deck. Niemand ist mehr zu erkennen unter dem Kohlendreck. Alles schuftet . . . brüllt . . . schuftet . . .

Blendend geht's. Jeder gibt sein Äußerstes her. Höchstleistung 80 Tonnen, durchschnittlich 70 Tonnen in der Stunde!

So geht's ohne Pause bis zum Abend. Für die Nacht wird losgeworfen, um erst wieder am andern Morgen bei Sonnenaufgang die Arbeit fortzusetzen.

Der Schlaf hat erfrischt, aber die Dünung ist stärker geworden,

obwohl der See nichts anzusehen ist. Ruhig und gleichmäßig liegt die Wasseroberfläche da.

Heute, am zweiten Kohlentag, will's nicht so glatt gehen. Eine Leine nach der andern empfiehlt sich mit lautem Krach. Die dicken Taufender werden zu dünnen Scheiben flachgequetscht. Die schönsten und stärksten Hanfleinen der Kieler Werft halten nicht mehr. Mit Stahlleinen ist noch viel weniger was zu machen . . . sie knallen einfach weg wie Zunder. Die Existenz der dicksten, als Vorleine vierfach geschorenen Manillaleine ist nur noch eine Frage ganz kurzer Zeit — so ist sie schon ausgereckt. Sorgenvoll steht der Erste Offizier auf der Back — vor dem Trümmerhaufen seiner schönen Leinen. Da kommt ihm ein Gedanke.

„Die Seeschlange!" befiehlt er kurz. Schon rennt die Bootsmannsgruppe, reept die schwere Schlepptroß vom englischen Kriegskohlendampfer „Minieh" unter großem Geschrei an Deck, scheert das Ungetüm als doppelte Vorleine.

„Herr Kapitänleutnant, die hält, wird auch halten, so lange wir sie gebrauchen", strahlt der Bootsmann seinen Ersten Offizier an. Sie rettet das sonst hoffnungslos gewordene Kohlenunternehmen.

Der bekannte „tote Punkt" tritt ein. Die Segeltuchbrooken werden blöde, zerreißen eine nach der andern, werfen mehr Kohle von oben auf die Köpfe der Arbeitenden als sie befördern; die Bunkerlöcher verstopfen sich langsam, die Sonne brennt immer unbarmherziger, der Schweiß rinnt in Strömen, die Leute werden allmählich müde und mißmutig — das Kohlen stockt.

Die Hauptarbeit des Ersten Offiziers beginnt jetzt.

Er geht durchs Schiff, hört die Klagen, sieht die Ursachen der Stockung.

„Segelmacher — sofort mehr neue Kohlenbrooken nähen lassen!" Von jeder Arbeitsstelle werden Leute hierzu weggeholt.

Irgendwo sitzen Männer im Kreis an Deck, sind unter einer schweren Segeltuchbahn vergraben, nähen . . . die schweren Segelmachernadeln fliegen!

„Der Bottelier — mehr Getränke an die Arbeitsstellen!" — In großen Teekesseln wird kalter Tee und Limonade gebracht, geht reihum, wird gleich aus der Schnauze der Kanne getrunken. In den Bunkern ist eine Luft, heiß und dick zum Ersticken. Nichts ist zu sehen vor Staub, die Augen brennen. Nur wie aus weiter Ferne sind die Lichtpunkte der Beleuchtung zu erkennen. Die Kohlen rasseln zu den Löchern herein, immer mehr, können nicht schnell genug weggeschafft werden, verstopfen die Zugangswege. Den arbeitenden Männern läuft der Schweiß als schwarze Brühe den entblößten Oberkörper herunter . . . rote Lippen und weiße Augen leuchten aus den schwarzen Gesichtern . . . wie Wilde sind sie anzusehen . . .

„Die Inder — wo sind eigentlich all die Inder? — Herrgott-donnerwetter! Sie müssen neu verteilt werden! Wozu haben wir denn die vielen Hilfskräfte! Die Serangs . . .!" — brüllt der Erste Offizier in das einer Hölle gleichende Dunkel. Seine Stimme ist von dem vielen eingeatmeten Kohlenstaub rauh und heißer.

Die Serangs springen. Wie Cerberusse in der Unterwelt schleppen sie ihre Gefolgschaft an, mit sich überschlagendem, zischendem, kreischendem Stimmaufwand . . . stellen sie an die Brennpunkte der Arbeit . . . die Schaufeln schlagen . . . die Kohlen fliegen . . .

Dann wieder oben, ganz hoch droben hängt der Erste Offizier, in der Kohlentakelage:

„Bootsmann — diesen Stander umscheeren, erneuern . . . jenen Ladebaum höher auftoppen . . . achtern müssen die Reibhölzer erneuert werden . . . die Querleinen sind zu steif, so müssen sie bald brechen . . ."

„Feuerwerker — das zweite Geschütz besser beziehen lassen, sonst versaut's noch ganz . . ."
Überall und nirgends ist er, der Erste Offizier, um zu prüfen, zu helfen, anzuspornen, um neu zu organisieren.
Die Arbeit kommt wieder in Schwung, die Seeschlange hält unter den mißtrauischen Blicken des Bootsmanns allen an sie gestellten Anforderungen stand. Auch der zweite Kohlentag endet mit dem gleichen famosen Ergebnis wie der erste.
Schmutzig, müde und steif schleicht am Abend manch einer nach seiner Hängematte . . . Ob der dritte Kohlentag noch zustande kommen wird?
Am nächsten Morgen läuft beim Längsseitgehen schon richtige, sichtbare Dünung. Die Gelegenheit ist aber zu günstig. So lange es irgend geht, soll sie auch voll ausgenutzt werden.
„Geier" ist schon eine große Menge Kohlen losgeworden. Er ist daher erheblich leichter, liegt höher heraus und schlingert dementsprechend. Die schweren Fender werden zu Brei gequetscht. Tiefe Beulen haut es immer wieder von neuem in die Bordwand.
Gegen Mittag werden die Bewegungen der aneinander festgemachten Schiffe so heftig, daß unser Bootsdeck bedroht ist.
Bums! — Eine eben in die Bordwand geschlagene Beule ist so schwer, daß im Maschinenraum eine Rohrleitung bricht, das Schwenkwerk eines Geschützes wird verbogen. Nun wirds zu bunt — in aller Eile wird die Kohlenübernahme abgebrochen, losgeworfen und abgelegt.
1800 Tonnen Kohlen sind übergenommen, die Bunker von „Möwe" sind wieder beinahe ganz voll.
Das ging ja über Erwarten gut. Das schier unlösbare Kohlenproblem ist spielend gelöst — gleich kann auf das neue Tätigkeitsfeld an der südafrikanischen Küste losgegangen werden.

*

Auf dem Achterdeck steht die Besatzung im Halbkreis nach der Reling zu angetreten ... weißer Paradeanzug ... rosige Gesichter, wie Gesichter nur aussehen können, wenn sie nach einer Kohlenübernahme mit Wasser und Seife gescheuert worden sind. Über der Bordwand ist Minenoberheizer Gerner aufgebahrt. Die deutsche Kriegsflagge, auf die er seinen Fahneneid geschworen, hüllt ihn ein. Gleich am ersten Kohlentag war sein blühendes, junges Leben der Arbeit zum Opfer gefallen. Eine an falscher Stelle von oben kommende Kohlenbrook hatte ihn so unglücklich gequetscht, daß er an den erlittenen inneren Verletzungen verschied.

Totenfeier ...

Bis hierher hat uns das Geschick ohne Verlust an Menschenleben gelangen lassen. Durch alle Verfolgungen des Feindes hindurch, durch alle Schwierigkeiten und Hindernisse, welche uns die manchmal recht sehr entfesselten Elemente entgegenstellten.
Feierlich klingt die Grabrede.

„Möwe" stoppt — die Flagge senkt sich halbstocks — eine Bootsmannsmaatenpfeife pfeift „Seite" — wir übergeben unsern gefallenen Kameraden dem feuchten Seemannsgrab — versenken ihn ins tiefe Meer — —

Noch oft haben wir im Kriege vor einem Seemannsgrab gestanden. Nie stand aber wohl der einzelne so sehr im Zeichen der Feierlichkeit und des Geschehens, wie damals bei der Bestattung des ersten Toten der Unternehmung — jeder denkt: „Vielleicht werde ich der nächste sein" — —

Genarrt . . .

Der Geſchwaderchef des britiſchen Handelsſchutzgeſchwaders an der braſilianiſchen Küſte, gleichzeitig Kommandant H. M. S. „Amethyſt", diktiert ſeinem Adjutanten den Operationsbefehl für den folgenden Tag:

»Befehl für den 22. Januar 1917:

1. H.M.S. ‚Orama' und ‚Macedonia' kreuzen südwestlich von Fernando Noronha.

2. H.M.S. ‚Edinburgh Castle' steht mit ihren Hilfsſchiffen zwiſchen dem Cap Frio und der Inſel Trinidada.

3. Paſſierende Handelsſchiffe ſind anzuhalten. Für die Weiterfahrt ſind ihnen wechſelnde Kurſe gemäß Plan vorzuſchreiben.

4. Ich befinde mich auf H.M.S. ‚Amethyſt' ſüdlich von Fernando Noronha. Beſondere Beobachtungen und Vorfälle unverzüglich durch Funkmeldung an mich.«

„Unſer Kohlendampfer ‚Minieh' iſt in Pernambuco ſchon ſeit einigen Tagen überfällig . . . es iſt noch keine Einlaufsmeldung eingetroffen", ſpricht er weiter. „Hoffentlich kommt er ſicher hin. Doch was ſollte ſich auch ereignen? Der Anfang Dezember vorigen Jahres im Nordatlantik gemeldete ‚German Raider' kann noch nicht hier unten ſein. Nur Handelsſchiffe vom Nordatlantiktrack ſind ſeither überfällig gemeldet worden. Das wäre auch noch ſchöner . . . unter meinen Augen ſoll keiner ungeſtraft kapern —"

Der Adjutant wagt zu bemerken:

„Wenn nur dieſer Menſch, der Captain Williams von der ‚Minieh' nicht ſo geunkt hätte . . ." Er wird unterbrochen. Ein Funkgaſt tritt atemlos in die Kajüte, reicht dem Adjutanten ein

beſchriebenes Funkſpruchformular. Wortlos reicht der es ſeinem Kommandanten weiter.
Der britiſche Kommandant glaubt nicht richtig zu ſehen — was muß er leſen!?

»*Pernambuco meldet: Der japanische Dampfer ‚Hudson Maru' hat am 21. Januar 1917 in Pernambuco die Besatzungen der englischen Schiffe ‚St. Theodore', ‚Dramatist', ‚Radnorshire', ‚Minieh', ‚Netherby Hall', der französischen Segler ‚Nantes' und ‚Asnière' gelandet. Die Schiffe wurden vor Pernambuco von einem deutschen Kaperschiff genommen und versenkt. Wahrscheinlich ist dies wieder nach Norden abgezogen.*

Nach glaubwürdigen Aussagen der gelandeten Besatzungen sollen die Deutschen ‚St. Theodore' als zweites Kaperschiff unter deutscher Flagge fahren lassen. Das Kaperschiff soll schwer bewaffnet sein und hohe Geschwindigkeit besitzen.«

„The German Raider!" — entfährt es dem Seebefehlshaber, die Buchſtaben drehen ſich vor ſeinen Augen. „Mir, ſozuſagen faſt unter meinen eigenen Augen, ſieben Schiffe wegnehmen, darunter noch meinen Kohlendampfer . . . und die Admiralität . . . was wird ſie zu meinen Operationen ſagen . . .?" Erregt trommeln ſeine Finger auf dem Tiſch.
„Go to hell!" flucht der Poſten vor der Kajüte in ſich hinein. Er hat die Unterhaltung durch einen Türſpalt mit angehört.
Doch das Maß der Schickſalsſchläge dieſes Tages iſt noch nicht voll.
Gegen Abend kommt ſchon wieder ein Funkgaſt mit weißem Geſicht angelaufen, überbringt dem Adjutanten ein Formular. Wieder legt der das ominöſe Papier wortlos ſeinem Kommandanten vor.
Darauf ſteht:

»Mitteilung des deutschen Admiralstabes: In der Silversternacht 1916/17 ist die deutsche Prise, der englische Dampfer ‚Yarrowdale', in einen deutschen Ostseehafen eingebracht worden. Er hatte 17 Mann Prisenbesatzung und 469 Gefangene von den britischen Schiffen ‚Voltaire', ‚Mount Temple', ‚Duchess of Cornwall' ‚King George', ‚Cambrian Range', ‚Georgic' und dem Norweger ‚Halbjorg' an Bord. Diese Schiffe sind im Dezember 1916 von einem unserer Hilfskreuzer im Nordatlantik genommen und versenkt worden.

Die Nachricht hiervon wird erst jetzt veröffentlicht, da militärische Gründe ihre Geheimhaltung bisher erforderten. Nach der heutigen Funknachricht aus Pernambuco entfällt die Geheimhaltung.«

Sprachlos sehen sich Adjutant und Kommandant des britischen Kreuzers an.

Doch da kommt wieder Leben in die erst versteinert gewesenen Züge des Kommandanten, seine Augen triumphieren:

„Gott sei Dank, das wird ein Blitzableiter für mich sein. Die hohen Herrn im Norden mögen sich nur selbst an die Nase fassen. Einen einfachen, unbewaffneten Handelsdampfer haben sie unbemerkt durch die Blockade gelassen . . . wie kann man nur?"

Nach einer Weile:

„‚The German Raider' hat sich wieder nach dem Norden davon gemacht. Da droben soll die Admiralität nur selbst sehen, wie sie mit ihm fertig wird. Ich bin ihn wahrscheinlich los . . ."

★

Währenddessen steuert „Möve" südöstlich, nach der südafrikanischen Küste — nicht nach Norden, wie der Engländer anzunehmen geneigt ist. Sie will auf dem Großschiffahrtswege gen Kapstadt kreuzen.

„Geier" wird weiter als Kohlendepot in Bereitschaft gehalten. Er ist wieder detaschiert. In etwa drei Wochen, ab 11. Februar soll er südöstlich der kleinen brasilianischen Insel Trinidada stehen und auf „Möwe" warten. Sein Operationsbefehl lautet ähnlich wie das letzte Mal.

Die ersten Tage nach der Kohlenübernahme wird das Schiff vom Kohlendreck gereinigt, die Schäden werden ausgebessert, die „Geier" ihm beim Längsseitliegen bereitet hat, die beschädigte Schwenkvorrichtung eines Geschützes wird wieder hingekriegt. Die Verkleidung des Schiffes zu ändern, ist nicht nötig, es ist im Dreß eines gewöhnlichen englischen Frachtdampfers, wie sie jetzt alle aussehen. Eine bessere Verkleidung ist gar nicht möglich. Nur die Außenbordsfarbe hat arg gelitten, sie wird ausgebessert. Mit dem schönen Wetter ist es vorbei, je näher die südwestafrikanische Küste kommt; Ausläufer der südpolaren Windströmungen aus dem südlichen Eismeer machen sich geltend: Bewölkt, manchmal diesig, regnerisch und mehr Wind — insofern aber ein großer Vorteil, als die Tropentemperatur aufgehört hat; es wird kühler und trockener.

Am 21. Januar wird die englische Meldung über die „Hudson Maru", gleich darauf die deutsche über die „Yarrowdale" abgehört — was werden sich jetzt die englischen Seebefehlshaber ärgern!

Die damals neutrale brasilianische Regierung verhält sich im übrigen sehr korrekt. Sie hält „Hudson Maru" zunächst für eine deutsche Prise, gibt sie erst nach genauer Feststellung des Sachverhaltes frei. Wir hatten ihr absichtlich keine Prisenbesatzung mitgegeben, da alles verfügbare Personal auf „Möwe" selbst bitter nötig gebraucht wurde.

Nach diesem doppelten Schlag für den Feind wird nun unsere Post zu Hause ankommen — —

*

Trotz allem Kreuzen auf dem Kapstadttrack bekommen wir in südöstlicher Richtung nichts zu sehen.
Endlich steht eines Tages ein größerer Passagierdampfer seitlich, vom Typ der Union Castle Liner, etwa 8000 Bruttoregistertonnen groß, er läuft hohe Fahrt nach Norden.
Er kommt schnell heraus. „Möwe" kommt nicht recht an ihn ran, da er schneller läuft, als sie es kann. Auf jedes Herandrehen dreht er jeweils um das entsprechende Maß ab. Die nächstgemessene Entfernung beträgt 200 hundert Meter, das sind 20 Kilometer. Die Artillerie kann auch nicht helfen, da sie nur 140 hundert, das sind 14 Kilometer weit reicht. In rascher Fahrt zieht er sich vor — keinerlei Aussicht, ihn jemals zu bekommen.
Schweren Herzens wird er aufgegeben. Möglichst unauffällig ziehen wir uns aus der Affäre, bloß jetzt nicht dumm auffallen! Die Fahrt wird ermäßigt, sehr schnell zieht er sich weiter vor und verschwindet im Dunst.

*

Sieben große britische Transporter mit 10 000 Mann australischer Truppen sind auf dem Wege von Australien zum europäischen Kriegsschauplatz in Frankreich.
Alle sieben Transporter fahren in einem Haufen geschlossen neben- und hintereinander, werden geführt und beschützt von einem britischen Panzerkreuzer.
Eben haben sie das Kap Agulhas an der Südspitze Afrikas gerundet, passieren das Kap der Guten Hoffnung.
Zwei neuseeländische Offiziere lehnen an der Reling, blicken nach dem Tafelberg, der in der Ferne im Abendrot wie ein breiter, oben flach abgeschnittener Block aussieht, zu dessen Füßen die schöne Kapstadt liegt.
„Gut, daß wir in einem französischen Atlantikhafen ausladen sollen. Die deutsche Unterseebootsgefahr wird da bedeutend ge-

ringer sein, als in den Kanalhäfen", — bricht der eine das Schweigen.

„Wer hätte das gedacht, daß die Deutschen mit der neuen Unterseebootswaffe solche Erfolge erzielen würden!" meint der andere nachdenklich. „Kürzlich erst soll Lord Jellicoe Vertretern der englischen Gewerkschaften erklärt haben, der Krieg könne nur zu Lande gewonnen werden; die Flotte habe die Aufgabe, die von den deutschen Unterseebooten bedrohte Lebensmittelzufuhr Englands sicherzustellen."

„Dabei steht man in London schon vor dem Hungern!" fällt der erste erregt ein. „Der letzte Brief meiner Verwandten in London, den ich vor der Einschiffung noch erhalten habe, spricht davon, daß in England die Mehlvorräte schon gestreckt werden müssen. Alles mögliche Zeug soll in das Brot verbacken werden, nur kein Mehl. Schlimm ist das! Seit mehr als hundert Jahren ist das englische Volk an den Gedanken gewöhnt, daß die britische Flotte im Kriegsfall die Zufuhren nach England garantiert . . . Vielleicht hätte man doch das Friedensangebot des deutschen Kaisers in Erwägung ziehen sollen . . . statt auf Männer wie Lloyd George und Clemenceau und auf die veilleicht einmal in Aussicht stehende nordamerikanische Hilfe zu vertrauen . . ."

„Signal vom führenden Panzerkreuzer" — unterbricht der andere Offizier den Zornesausbruch seines Kameraden. „Da schwenkt die Mahalla ja schon auf nordwestlichen Kurs, bald sind wir bei den Cap Verdischen Inseln, in spätestens drei Wochen in Frankreich und an der Front . . . da . . . er signalisiert weiter . . . Befehl für die Nacht . . ."

Der Ärger des ersten wird abgelenkt. Der Haufen der großen Transporter zieht sich immer weiter auseinander, geht in Kiellinie über mit großen Schiffsabständen. Es ist nicht so einfach für die Handelsschiffsbesatzungen, des Nachts völlig abgeblendet in einer Formation zu fahren. Um Schiffszusammenstöße zu ver-

meiden, müssen sie großen Sicherheitsabstand voneinander haben.

„Für den Dampfer dort drüben, der einsam südwärts fährt, muß unser Manöver ein schöner Anblick sein", meint er nach einer Weile, selbst in das Bild versunken, das die eigenen Schiffe bieten.

Der etwa 6000 Bruttoregistertonnen große Dampfer, der am 16. Januar 1917 da drüben einsam südwärts steuert, passiert das britische Transportgeschwader in etwa zehn Seemeilen Abstand . . . er will ohne Zweifel Capetown anlaufen.

Niemand kümmert sich weiter um ihn. Man ist zu sehr mit sich selbst, mit 10 000 Mann Truppen beschäftigt . . . sicher und vollzählig müssen sie auf den Kriegsschauplatz in Frankreich kommen . . . sonst — wehe den verantwortlichen Männern — —

Es dämmert, und bald läßt das Dunkel der Nacht den einsam südwärts steuernden Dampfer verschwinden. Kein Licht zeigt seinen Standort an . . . schließlich auch nicht verwunderlich in diesen Kriegszeiten, wenn einer zu seiner Sicherheit abgeblendet fährt . . .

Er steuert Kapstadt an. Auf seinem Achterdeck herrscht reges Leben. Allenthalben eilen dunkle Gestalten, selbst schwarz wie die Nacht ringsum . . . Ladeluken werden geöffnet . . . Winschen zischen . . . Ladebäume knarren . . . heben große Kisten an Deck . . . die Kisten haben Rollen, auf denen sie laufen . . . Schienen werden zum Heck gelegt . . . ob das Vorbereitungen zum Löschen in den Docks von Capetown sind?

Dicht vor der Hafeneinfahrt, vor Kapstadt dreht der Dampfer auf einmal ab. Was soll denn das? Ist sein Ruder etwa unklar gekommen? Nein . . . Über seine Decks schallen aus dem Dunkel heraus Befehle . . . kurze, knappe, scharfe Befehle:

„Mine klar zum Werfen . . . Achtung . . . wirf!" Alle fünfzig Sekunden wiederholen sich diese Befehle . . . immer nur diese

Wie ein genommener feindlicher Dampfer bei seiner Versenkung mitten auseinanderbrach

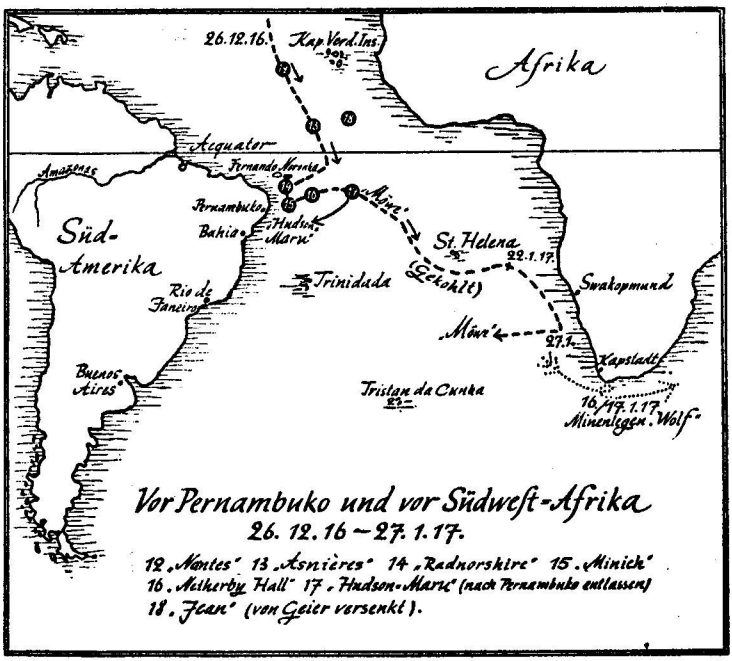
Nur ein ungeheures Trümmerfeld bedeckte die Stätte — da, wo noch vor Minuten ein stolzes Schiff schwamm — —

eintönigen paar Worte . . . nichts ist sonst zu hören, außer rollenden Rädern, die auf blanken Eisenschienen knirschen. Aus den Ladeluken heraufbeförderte Kisten nähern sich dem Heck, plumpsen über Bord, klatschen ins Wasser; immer, wenn dies auf die Dauer verrückt machende einförmige Kommando ertönt:
„Mine klar zum Werfen . . . Achtung . . . wirf!"
Weiter zieht das unheimliche Schiff im Dunkel der Nacht zum Kap Agulhas.
Dort wiederholt sich derselbe Vorgang. Immer von neuem das eintönige Kommando:
„Mine klar zum Werfen . . . Achtung . . . wirf!" Immer wieder . . . immer wieder . . . alle fünfzig Sekunden . . .
Weiter geht's dann, nach Osten, in den Indischen Ozean hinein — —
Neun Tage später, in der Nacht vom 26. auf den 27. Januar 1917, läuft ein großer Dampfer aus dem Hafen von Kapstadt aus. Plötzlich erzittert er unter einer heftigen Explosion in allen Fugen, eine masthohe Wassersäule springt an seiner Seite auf . . . prasselnd klatscht sie auf sein Deck nieder . . . er sinkt . . . die Kanoniere der Befestigungswerke Kapstadts sehen zu . . . nirgends ein Feind zu erblicken . . .
Der Hafenkommandant wird benachrichtigt. Er fährt hoch, brüllt: „Diese deutschen Unterseeboote . . . diese Korsaren, Piraten, Freibeuter . . . bis zu mir kommen sie schon, bis unter meine Geschütze . . . ans andere Ende der Welt! Funkmeldung, warnen . . . sofort!"
Was für eine magische Macht hat vor neun Tagen den einsamen, finsteren Dampfer vor den Toren Kapstadts abdrehen und den Hafen nicht erreichen lassen? . . . Wie den „Fliegenden Holländer", der ja auch einst das Kap der Guten Hoffnung umschiffen wollte, . . . was ihm aber bekanntlich bis heute nicht gelungen sein soll! . . . Wer war der geheimnisvolle Dampfer? . . .

Der deutsche Hilfskreuzer „Wolf" war es, der acht Tage nach „Möwe" aus dem Heimathafen ausgelaufen war, am 30. November 1916. Trotz der feindlichen Warnungen vor deutschen Kaperschiffen, die auf das Intermezzo zwischen „Möwe" und dem „Belgian Relief" zurückzuführen waren, war es ihm doch gelungen, das ihm zugewiesene Operationsgebiet, den Indischen Ozean zu erreichen.
Zu gleicher Zeit, in der auch „Möwe" Kapstadt ansteuert, hat er dort seine ersten Kriegshandlungen getätigt — —

*

Immer weiter kreuzt „Möwe" an der südafrikanischen Küste entlang . . . südwärts. Nichts kommt in der trüben, oft diesigen Luft in Sicht.
Am 27. Januar, dem Geburtstag des obersten Kriegsherrn, stehen wir dicht unter der Küste Deutschsüdwestafrikas, eben aus Sicht von Swakopmund. Mitten in die dienstliche Feier hinein, in die Hurrarufe platzt ein englischer drahtloser Hilfe- und Warnruf:
„German submarines off Capetown!" — „Deutsche Unterseeboote vor Kapstadt!" Stolz wehen die deutschen Toppflaggen an unsern Masten . . . wir wissen es besser!
Die Minen unseres Kameraden, des Hilfskreuzers „Wolf", müssen bereits zum Tragen gekommen sein. Also ist es ihm doch geglückt, ungeschoren in sein Operationsgebiet im Indischen Ozean zu kommen.
Zehn Tage sind auf dem Track vergangen . . . wir haben immer noch nichts. Das Pech bleibt „Möwe" an der afrikanischen Küste treu . . . wie vorher das Glück.
So schön war's gedacht . . . und nichts war's.
Die afrikanische Küste ist zu ungastlich . . . es wollen einfach keine Gäste für das Logis im Achterschiff kommen . . .



„Möwe" gibt die Geſchichte hier auf, dreht auf dem kürzeſten Weg nach der ſüdamerikaniſchen Küſte zurück, nach dem mit „Geier" ausgemachten Treffpunkt bei Trinidada.

Äquatortaufe

Auf weſtlichem Kurs — Durchquerung des ſüdlichen Südatlantik von einem Kontinent zum andern — einſame Seegebiete am Wendekreis des Steinbocks werden durchfahren, in denen „Möwe" wirklich keiner Störungen gewärtig ſein kann.

Nur zwei Ereignisse unterbrechen den einförmigen Dienst von zehn Tagen. Einmal wird ein Funkgespräch zweier irgendwo in der Gegend herumschwirrender amerikanischer Dampfer abgehört, wonach Deutschland am 1. Februar 1917 den uneingeschränkten Unterseebootskrieg erklärt habe. Einer gibt dem andern die Grenzen der Unterseebootssperrgebiete um England. Diese nicht für einen deutschen Hilfskreuzer bestimmte Nachricht soll für uns auch fernerhin die einzige Mitteilung bleiben über dies so wichtige Ereignis in den heimischen Gewässern. Wenn dadurch nur nicht eine spätere Rückkehr in die Heimat unterbunden wird! Zum andern gibt der Meergott Neptun seinen Wunsch zu erkennen — es sei jetzt wirklich höchste Zeit, die Äquatortaufe nachzuholen. Diejenigen, die zum ersten Mal die Linie überschritten hätten, seien vom Schmutz der nördlichen Zone zu reinigen.

Vorbereitungen — in geheimnisvollem Tun regt sich's im ganzen Schiff. Die Vorgesetzten merken nichts davon — wenigstens tun sie so.

An einem Abend ist vom Steuerbord-Laufgang her unbändiges Gebrülle und Geschimpfe zu hören — ein Nebelhorn tutet, die Maschine stoppt.

Ich gehe, mir den Spektakel ansehen.

Ein Kerl in Ölzeug und Südwester, mit langem weißem Bart aus Kabelgarn schwingt sich von außenbords über die Reling. „Krummer Hund und lahmer Esel!" schimpft er auf die sechs Fallreepsgäste, die sich mit brennenden Laternen zu seiner Begrüßung eingefunden haben. Eben kommt der Kommandant auch schon angestürzt.

Um den wilden Wassermann zu besänftigen, läßt er ihm zunächst ein Glas Champagnerwein vorsetzen. Dann will der Grimme das Logbuch vorgelegt haben, will über die Führung der Besatzung etwas hören, nimmt endlich in Begleitung des Kommandanten und Ersten Offiziers große Musterung über die in-

zwiſchen angetretene Beſatzung ab. Dabei geht's ſtramm her — manch einer bekommt ſein Fett ab.
Der grimme Mann iſt Triton, der vom Meerkönig Neptun geſandte Bote. In einer Anſprache bereitet er hernach auf die durch Neptun und ſeine Gemahlin Thetis anderntags an Bord abzuhaltende Linientaufe vor:

»Getaufte in Neptun! Und ihr mit dem Schmutz der nördlichen Zone behafteten Seefahrer! Höret, was euch Triton, der Abgesandte Neptuns, des Gottes aller Meere, Flüsse und Wasserbäche, zu erzählen hat:

Als vor einiger Zeit in des Meergottes Reich
Die Kunde drang von eurem Streich,
Daß ein deutscher Kreuzer die Sperre durchbrochen,
In den Atlantischen Ozean gestochen,
Und manchen britischen Dampfer versenkte,
Seinen Kiel in die südliche Zone lenkte,
Da freuten sich Neptun und seine Trabanten.
Heute schickt er mich als Abgesandten,
Um festzustellen, wie groß die Zahl derer,
Die morgen zur Taufe stehen klar.

Weh euch — wenn einer etwa macht Flausen,
Und versucht, sich von der Taufe zu quetschen,
Den wird man mit Heulen und Zähnefletschen
Vor Neptun und seine Trabanten schleifen.

Wenn man morgen euch wird in Neptun taufen,
Wird Wasser und Wasser über euch laufen.
Dann werdet ihr Seefahrer sein:
Ihr seid dann würdig in ihren Reihen.

Ich werd' jetzt wieder in die Tiefe verschwinden,
Um Neptun, dem Meergotte, zu verkünden,
Wie es aussieht in der Oberwelt,
Und welche Täuflinge ihr stellt.

Zwar bin ich durstig von meiner Fahrt,
Und es würde mich freuen, nach Seemannsart
Mit euch einen zu zechen —
Doch glaubt nicht etwa, ich ließ mich bestechen.
Es soll nur ein Trank zur Stärkung sein,
Möglich ist es, man ladet mich ein —«

Der Verlauf der am nächsten Tag stattfindenden Taufe ist in den Taufakten der „Kriegslinientaufe S.M.H. ‚Möwe' 1917" niedergelegt, herausgegeben von Neptuns Aktuar.

Auf dem Achterdeck ist mit einem Sonnsegel ein mit Wasser gefülltes, ein Meter tiefes Schwimmbad als Taufbecken aufgebaut. Davor liegt ein Windsack. Daneben steht ein zweisitziger Thron. Um das alles herum lagern eine Unmenge Schrubber, Baljen und Pützen mit äußerst verdächtigem Inhalt.

Neptun hält mit seiner Gemahlin Thetis im Wagen sitzend, umgeben von seinem Hofstaat, geleitet von seiner Musikkapelle, seinen Trabanten und Waschbären seinen Einzug. Am Tatort angelangt, besteigt er und Thetis den Thron. Seine Hofwürdenträger gruppieren sich um ihn. Das staunende Kriegsvolk ist inzwischen vollzählig versammelt.

Sobald Triton durch Neptuns Trabanten Ruder und Posten hat verfangen, ablösen lassen, hebt Neptun eine lustige Taufrede an in Form eines Gedichts, das die Mannschaften verfaßt haben und in dem alle Offiziere und jedes Mitglied der Besatzung ihr gesalzen Teil abkriegen. Zum Schluß seiner Ansprache wendet er sich an seine Begleitung und fragt:

»Nun, Astronom, wie weit sind wir schon?«

Der antwortet:

»Ich schwör es bei Neptuns weißem Bart,
Es ist fürwahr der nullte Grad!«

Darauf Neptun mit Donnerstimme:

»Schmeiß frei die Leinen — die Taufe beginne!«

Bei dieſen Worten ergießt ſich aus allen verfügbaren, bis dahin verborgen gehaltenen Feuerlöſchſtutzen und aus den Marſen ein Tropenregen auf die überraſchten Zuhörer.

Dann nimmt der Aktuar das Wort:

»Zwanglos nach des Ranges Liste
Springt der Täufling auf die Kiste!
Und mit donnerndem Gepolter
Durch des Beckens Fluten rollt er.«

Und nun wird jeder Täufling von ihm aufgerufen. Zaghaft kommt der Aufgerufene an. Er muß ſich auf den Rand des Taufbeckens ſetzen. Der Hofbarbier ſeift ſein Geſicht ein. Die Schaumflocken fliegen nur ſo durch die Luft. Ein großes Holzmeſſer raſiert die Backen, ein großer Holzkamm friſiert den Kopf.

Der Hofmedicus übernimmt die weitere Behandlung. In den aufgeſperrten Mund ſeines Opfers ſchiebt er eine Pille, hält den Mund gewaltſam zu, bis die Pille hinuntergewürgt iſt.

Plumps — rücklings fliegt der Täufling jetzt ins Waſſerbecken. Nur Grimaſſen des untertauchenden Geſichtes ſind noch zu ſehen. Die im Waſſer ſchon wartenden Waſchbären nehmen ihn wahr, tauchen ihn ein ums andere Mal unter und ſchrubben ihn mit Bürſten, bis er hinreichend gereinigt erſcheint.

Wenn er aber glaubt, nun ſei er befreit, ſo irrt ſich der arme Mann. Neptuns Polizei hat ſcharfe Augen. Erſt muß er auf allen Vieren durch den horizontal an Deck ausgeſpannten Windſack kriechen. Damit es ſchneller geht, wird von hinten mit einem Feuerlöſch Waſſer nachgeſpritzt. Am Ende des Windſacks angekommen, ſtreckt er, glücklich, die Taufe hinter ſich zu haben, den Kopf raus. Doch — o weh! — da ſteht ſchon wieder ein Waſchbär. Ein mit Teer getränkter Quaſt ſchmiert ihm das Geſicht ein.

Der so Behandelte hat die Linientaufe hinter sich und bekommt seinen Taufschein!

Trotz der anstrengenden Zeit der zurückliegenden Monate — trotz der unsicheren Zukunft war der Humor auf „Möwe" doch noch nicht ausgegangen — —

Die Brücken werden abgebrochen —

„Wenn ihr nur nicht immer so tun würdet, als ob ihr nichts wüßtet! Erst heute morgen hat mir der Sanitätsmaat wieder erzählt, daß ihr euch im Lazarett die Ohren ausspritzen laßt, damit ihr nur ja alles aus der Luft abhören könnt!" Ein Segelmachersmaat rufts unwillig aus gegen einen Matrosen, der mit andern zusammen auf dem Vordeck der „Möwe" im Kreis sitzt.

Sie haben die Beine gekreuzt wie Türken und nähen Segeltuchbrooken, Brooken und immer nur Brooken, oder sie spleißen Tauwerk mit langen, spitzen Marlspiekern, fürs nächste Kohlen. Der so Angeredete, ein lang aufgeschossener Funkobergast, macht ein dummes Gesicht, es wird aber von intelligenten und listig zwinkernden Augen Lügen gestraft.

„Das hab' ich euch nun schon man bald tausendmal gesagt, daß das Funkpersonal zu strengstem Stillschweigen verpflichtet ist", entgegnet er.

„Ach was, immer die Geheimnistuerei, als ob uns der Engliſchmann hier hören könnte!" wirft ein Dritter unwillig ein.

Die Matrosen sind mächtig scharf auf Neuigkeiten und darauf, was in der nächsten Zukunft unternommen werden wird. Sie sind durch die bisherigen Erfolge sehr selbstbewußt und stolz auf ihr Schiff geworden. Nur darüber sprechen sie nicht, daß zur Zeit kein einziger Gefangener das Achterschiff bevölkert; ihr Selbst-

gefühl will nicht daran denken, daß die afrikaniſche Kreuzfahrt ergebnislos verlaufen iſt.

Doch das Geſpräch verſtummt jäh. Der Bootsmann iſt in Sicht. Mit ſtrengem Geſicht muſtert er die Arbeit der Segelmachergruppe:

„In fünf Tagen vereinigen wir uns wieder mit ‚Geier'. Eben hat's mir der Erſte Offizier ſelbſt geſagt. Daß mir nur eure verdammten Brooken halten und Leinen und Tauwerk gut in Ordnung ſind, denn anſchließend wird wieder gekohlt, zum letztenmal, bis ‚voll zur Halskrauſe'!" Schon iſt er wieder im Laufgang verſchwunden.

Nebenan ſteht der Geſchützführer des zweiten Backbord-15-cm-Geſchützes, er probiert den Abzug ſeines Pfleglings nun ſchon zum Hundertſtenmal:

Hoffentlich kein Kohlen auf hoher See, denkt er. Er hat noch vom letzten großen Kohlen genug, bei dem ſein Geſchütz leicht beſchädigt wurde. Auf jeden Fall wird bei dem in Ausſicht ſtehenden tagelangen Kohlentrimmen über Deck ſein Geſchütz wieder ſchön verſaut werden. Sein offenes, wetterhartes Geſicht zeigt ſorgenvolle Miene.

„Ob das denn man auch klar gehen ſoll?" — meint der F.T.-Obergaſt, der als Gent untätig bei der Arbeitsgruppe ſitzt; er verbringt hier ſeine Freizeit. Dazu aber läßt er ſich nicht bewegen, ſich näher über ſeine peſſimiſtiſche Anſicht auszulaſſen. Aber was er weiß — das weiß er auch, nämlich: daß augenblicklich die Luft von drahtloſen Gerüchten voll iſt, die Vereinigten Staaten von Nordamerika hätten die diplomatiſchen Beziehungen zu Deutſchland abgebrochen — aber einſtweilen hat dies Kuddelmuddel von Gerüchten noch keinen rechten Sinn ergeben.

Ein Steuermannsmaat kommt eben von der Brücke herunter und erhaſcht die Worte des Bootsmanns noch. Wie alles Steuer-

mannsperſonal iſt er über die Abſichten des Kommandos immer gut informiert. Wozu bewegt er ſich denn in der Geſellſchaft des Schiffsſtabes auf der Brücke? Mit gewichtiger, tiefer Stimme hebt er an zu dozieren:

„Richtet nur euer Kohlengeſchirr gut her, in einigen Tagen wird zum letztenmal gekohlt. Wahrſcheinlich unter Land — aber nicht im Amazonasgebiet. Das war einmal — aber jetzt weiß es ja die ganze Welt, daß dort der Kohlenplatz der deutſchen Kreuzer war.

Zwei Tagemärſche vom Treffpunkt mit ‚Geier' iſt eine kleine Inſel mitten im Meer. Sie ſoll den Braſilianern gehören, aber unbewohnt ſein, weil es dort zu heiß iſt. Unſer Hilfskreuzer ‚Cap Trafalgar' hat 1914 dort ausgerüſtet, iſt aber von dem Engländer ‚Carmania' dabei überraſcht und zuſammengeſchoſſen worden . . . Was hat der ſchließlich auch mit ſeinen zwei 8,8 cm-Schmeißbüchſen gegen die fünf 17-cm-Geſchütze des Engländers ausrichten können!"

Atemlos hört die Arbeitsgruppe an Deck dem allwiſſenden Steuermannsmaaten zu. Nur einer der Matroſen brummt vor ſich hin:

„Wenn dat man och ſtimmt! Seinerzeit bei der ‚Yarrowdale' haben wir den Beſtimmungsort auch nicht rausgekriegt. Alle haben wir geglaubt, der Badewitz führe ſie nach Amerika, und da war ſie ja man auf einmal in — Swinemünde — — —"

Der F. T.-Obergaſt denkt ſich ſein Teil. Was er außerdem noch weiß — das weiß nicht einmal der Steuermannsmaat:

Das geruhſame Leben der letzten Wochen wird bald aufgehört haben. Jetzt wird's wohl auf den Endſpurt losgehen. Wenn die Gerüchte vom uneingeſchränkten U-Bootskrieg ſich in den nächſten Tagen bewahrheiten ſollten, dann wird's bald kein neutrales Ausland mehr geben, wohin der Hilfskreuzer ſich einmal zurückziehen könnte. Aber auch die Blockadelinien vor den deutſchen

Gewässern werden dann fast unpassierbar sein, sollte der Versuch der Rückkehr gewagt werden — —

An Deck sind nur ruhige, befriedigte Gesichter. In einem wunderbar satten Blau leuchtet der Südhimmel über dem Schiff, das ohne die geringsten Schlinger- oder Stampfbewegungen seine Bahn zieht; ringsum ist der Horizont klar bis an die weite Kimm.

Da schrillt ein Bootsmannsmaatenpfiff:

„Die—ie— Freiwache auf's Achterdeck, klar bei Haiangel!"

Hei! wie das auf einmal läuft und trampelt! Brooken, Tauwerk und interessante Gespräche sind vergessen, auch die Arbeitsgruppe auf dem Vordeck läuft.

Tagelang war schon die Haiangel ausgebracht, ohne daß ein Hai angebissen hätte, obwohl ein ganz besonders großer und saftiger Braten daran steckte. Jetzt hat einer gebissen, jetzt heißt's schnell aufholen, sonst macht er sich wieder los!

Das Wasser ist durchsichtig wie Glas. Vom Achterdeck aus sieht man in etwa fünf bis sechs Meter Tiefe einige „schwarze Baumstämme" mit dem Schiff ziehen. Dort bei der Haiangel schäumt das Wasser, dort hängt einer.

Die Freiwache holt die Leine mit vereinten Kräften ein, legt sie über den achteren Bootsdavit und hißt das Biest aus dem Wasser. Senkrecht hängt ein eineinhalb Meter langer Haifisch in der Luft, schlägt wild mit der kräftigen Schwanzflosse um sich.

Er wird durch Einschwingen des Davits an Deck geholt und mit Spaken totgeschlagen. Jetzt erst hört das wilde Schlagen des Schwanzes auf. Dann Schwanzflosse runter und an den Bug genagelt, das soll nach altem Seemannsaberglauben dem Schiff Glück bringen. Endlich Zähne raus als Trophäe und Bauch aufgeschnitten, um zu sehen, was drin ist, die unmöglichsten Gegenstände sollen da manchmal zu finden sein. Aber nur einige Reste

von Konſervendoſen können im Magen des Tieres entdeckt werden.
Darauf wird der ganze Zadder wieder über Bord geworfen, Deck gewaſchen und aufgeklart. An der Stelle, an der die Überreſte dieſes ſchlimmſten Seemannsfeindes ins Waſſer geflogen ſind, entſteht ein wildes Getümmel — von überallher eilen „ſchwarze Baumſtämme" zu der Mahlzeit herbei.

*

Der Steuermannsmaat ſoll recht behalten. In der Nacht des 11. Februar — wir ſtehen verabredungsgemäß dicht ſüdöſtlich der Inſel Trinidad — meldet das Krähenneſt:
„Voraus Lichter in Sicht."
Es iſt unſer „Geier". Auf beiden Seiten blitzen ununterbrochen Morſeſignale von Klapplaternen auf.
Er hat auch dieſes Mal nichts erlebt, nur einen kleinen Norweger mit Bannware aufgebracht und zerſtört:

»Norwegischer Segler ‚Staut'; 1228 Bruttoregistertonnen groß; von Süd-Georgia nach Queenstown; mit 1600 Tonnen Valöl und Guano.«

Jedenfalls iſt ſein Haupterfolg der, daß er überhaupt noch am Leben iſt und „Möwe" mit Kohlen verſorgen kann.
Ganz ruhig iſt die See nicht. Die Erfahrungen beim Längsſeitliegen zum Kohlen auf hoher See ſind uns von St. Helena her noch zu abſchreckend in der Erinnerung, als daß wir ohne Not jetzt eine Wiederholung verſuchen wollten.
Unſere Nachrichten über Trinidad bezeichnen die Inſel als ein wüſtes, ſchroffes Felſeneiland ohne Vegetation, ohne Waſſer und Bewohner. Es wird höchſtens mit feindlichen Patrouillen zu rechnen ſein, die vielleicht gelegentlich vorbeiſtreifen. Darauf wird man es ja ankommen laſſen können, im Vertrauen auf

eine gute Dosis Glück, das man beim Seekrieg nie verlieren darf. Wie der „Cap Trafalgar" wird es uns hoffentlich nicht ergehen. Denn liegen wir erst einmal zu Anker, haben den Kohlendampfer längsseit, sind bei der Arbeit und es taucht tatsächlich so ein Kerl plötzlich auf — dann gibt es kein Entrinnen mehr — — —

Zwei Tage später steuert „Möwe" in der Nacht die Insel an. Zum erstenmal seit nahezu drei Monaten werden wir wieder Land sehen.

„Klar Schiff" wird angeschlagen, Scheinwerfer und alle Waffen sind in Bereitschaft. Eine herrliche Tropenvollmondnacht umgibt uns, fast taghell; vom Wasser aufsteigend liegt ein leichter Dunstschleier in der Atmosphäre . . . so etwa habe ich die Mondnächte im Hafen von Daressalam vor vier Jahren erlebt . . . im Dingi auf der weiten, rings von Land umschlossenen Fläche des Hafens . . . am lodernden Feuer unter afrikanischen Palmen. Die Ngoma-Gesänge der Schwarzen klingen in der Erinnerung an jene längst entschwundene Zeit wieder in mir auf während der eintönigen Wartezeit, da unser Schiff kampfbereit der Insel entgegenläuft.

Gegen Mitternacht scheint voraus ein undefinierbarer, dicker schwarzer Schatten, der sich schwer und erdrückend auf die Seele legt, gleich einem Truggebilde übernächtiger Augen. Doch — da kommen schon die gigantischen Umrisse des wild zerklüfteten Felseneilandes heraus.

Aller Augen sind gespannt auf das nahe Land gerichtet. Ein helles Licht blitzt am Strand der Nordostseite auf, verschwindet aber bald wieder. Vielleicht, daß es gelöscht wurde . . . vielleicht, daß es hinter einer vorspringenden Klippe in Deckpeilung gekommen ist . . . aber auf jeden Fall: es müssen also doch Menschen hier sein!

Fahrzeuge sind nicht zu sehen.

Wir stehen vor der Nordseite der Insel, die Westseite scheint den günstigsten Ankerplatz zu bieten. Beim Runden der Nordwestecke sehen wir auch dort alles frei.

„Klar zum Ankern, aus der Kette, fallen Anker", kommen die Kommandos von der Brücke nach der Back; die Maschine geht zurück, zu beiden Seiten kriecht unheimlich leuchtender weißer Schraubenstrom an den Bordwänden nach vorn . . . das Schiff steht.

Aber der Anker will nicht fallen. Drei Monate hat der alte Kerl in der Klüse festgelegen, nun paßt ihm diese Zumutung offensichtlich nicht! Endlich bequemt er sich zu fallen, nimmt aber erst mal fast die ganze Länge der Kette mit, ehe die Ankermannschaft den Stopper dicht bekommt.

In der heraufziehenden Dämmerung liegen wir gegenüber einer rauhen, wild zerklüfteten Felsenküste. Sie steigt einige hundert Meter schroff und fast senkrecht auf. Dicht vor uns erhebt sich viereckt ein Fels, einem Kirchturm gleichend. „Monument" nennt ihn die englische Seekarte.

Rings um den Ankerplatz sind, wie hingestreut, hart abgegrenzte, hellgrüne Flecken auf der ruhig und glatt daliegenden, tief dunkelblauen See zu sehen . . . verbergen sich heimtückische Untiefen.

Tausende uns unbekannter, den Albatrossen ähnliche Vögel sind an den Klippen und an den Felshängen aufgescheucht und umschwärmen das Schiff. Sie sind so zutraulich, daß sie sich manchmal in der Luft greifen lassen.

Nach Hellwerden kommt „Geier" längsseit, das Kohlen beginnt. Wir liegen wie in einem Hafen, die einzelnen Stationen sind eingearbeitet, die Kohlentakelage ist gut instand — eine so günstige Lage muß bis zum äußersten ausgenutzt werden. Das leuchtet jedem ein, und alle geben ihre letzte Kraft her . . . es schafft mächtig.

Am Nachmittag ſind 586 Tonnen Kohlen ſpielend übergenommen und geſtaut; „Möwe“ iſt wieder „voll bis zur Halskrauſe“, wie es der Bootsmann vor ein paar Tagen angeſagt hat.
Nun aber ſo ſchnell wie möglich weg, verſchwinden, untertauchen in den weiten Seeräumen — —

★

Seit vier Wochen iſt der „Corsaire ennemi“ verſchwunden, iſt jede ſeiner Spuren verwiſcht. Er befindet ſich in der vorteilhafteſten Lage: unbelaſtet durch Gefangene und ohne Sorgen um Brennſtoffe. Überraſchend kann der „German Raider“ jetzt die nahegelegenen Handelsſtraßen, die nach Buenos Aires und nach Rio de Janeiro führen, angreifen und dort ſo lange ungeſtört arbeiten, bis er wieder, zum drittenmal, gemeldet werden wird. Alles Weitergehende tritt in den Hintergrund, wird gefliſſentlich von allen Erwägungen ferngehalten.
Nur um unſern Fahrtgenoſſen dreht ſich's noch. Kohle braucht er „Möwe“ für die Zeit, die ſie ſich noch draußen halten kann, nicht mehr zu geben. Sonſt aber iſt mit dem alten Kaſten, mit ſeiner ſchwachen Bewaffnung und klapperigen Maſchine nichts weiter anzufangen. Dagegen muß uns ſeine wertvolle Beſatzung erhalten bleiben; wir haben die 46 Mann in den letzten Monaten ſchwer vermißt.
Beſatzung, Ausrüſtung und die paar Gefangenen werden von „Möwe“ übernommen. Drei Sprengkiſten baumeln an der Bordwand, drei Waſſerſäulen ſpritzen hoch . . . unſer Hilfskreuzer „Geier“ — die Priſe „St. Theodore“ verſchwindet in den Fluten — —

★

Auf dem Vordeck der „Möwe“ ſteht ein Matroſe. Über die Reling geneigt beſieht er ſich die Verſenkung:

Bis jetzt hat's gestimmt, das Kombüsenbesteck des Steuermannsmaaten, denkt er, auf den weißen Strudel an der Untergangsstelle starrend.
An einem 15 cm-Geschütz steht ein Geschützführer, probiert zum hundertsten Mal den Abzug, flüstert ihm zu:
„Bald geht's wieder los —"
Auf der Brücke reckt sich ein Steuermannsmaat, dehnt selbstgefällig die Brust — —
Durch ein Seitenfenster der Funkbude guckt der Kopf eines langen F. T. Obergasten. Vom Kopfhörer an seinen Ohren schleifen die Leitungsschnüre, seine Lippen murmeln:
„Die Brücken werden abgebrochen — der Endspurt beginnt — — der Endspurt — — —"

Der geprellte englische Kreuzer

Schon am nächsten Tag — wir schreiben den 15. Februar 1917 — kommt ein Dampfer mit vier Masten angereist, nördlichen Kurs steuernd. Eigentlich ist es aber noch gar nicht möglich, daß wir die Zufahrtsstraßen nach Rio schon erreicht haben!
In großer Entfernung mitlaufend, wird erst mißtrauisch seine Fahrtrichtung und seine Geschwindigkeit bestimmt, er steuert Nord und läuft nur acht Knoten.
Inzwischen kommt noch ein Dampfer, ein erheblich größerer mit ebenfalls vier Masten, südlichen Kurs und hohe Fahrt laufend, in Sicht. Jetzt sind gleich deren zwei da, auch noch mit entgegengesetztem Kurs!
Der langsame „Erste" wird nicht so schnell davonlaufen, auch wenn's in die Nacht hineingehen sollte. Daher gehen wir zuerst auf den „Zweiten" los!
Der aber scheint Verrat zu wittern; er läßt uns nicht herankom-

men, macht es wie der Union Caſtle Liner auf dem Kapſtadt-Track; immer, wenn wir einen Strich herandrehen, hält er um ein entſprechendes Stück ab.
Um nicht wie damals genarrt zu werden, muß etwas geſchehen; er darf unter keinen Umſtänden entwiſchen. Denn in dieſem Gebiet wollen wir doch gerade erſt anfangen! Aber die Situation iſt verdammt peinlich, denn er ſcheint höhere Geſchwindigkeit zu entwickeln als wir.
Der Entfernungsmeſſer mißt 12 000 Meter. An ſeinem Heck hat der Dampfer ein größeres Geſchütz ſtehen. Wenn es ihm einfallen ſollte, an ſeiner Funkentelegraphie zu rühren und die Gegend rebelliſch zu machen . . . dann können wir unverrichteter Sache verſchwinden. Wie ſeinerzeit vor Pernambuco werden auch hier unten engliſche Wachſchiffe ſtehen . . . die ſollen doch erſt etwas merken, wenn die Opfer überfällig werden und der Jäger wieder über alle Berge iſt!
Überall an Deck ſtehen die Leute in Deckung und lugen aus . . . mal ſehnſüchtig nach dem großen Dampfer in der Ferne . . . mal zweifelnd nach der Brücke . . . was da jetzt wohl für ein Entſchluß gefaßt werden mag. Totenſtille liegt über dem Schiff.
Die 15-cm-Geſchütze können zur Not gerade ſo weit reichen . . . ſoll man es auf einen offenen Angriff ankommen laſſen? Va banque!
„Können Sie auf dieſe Entfernung den Kerl mit Ihrer Artillerie niederhalten, ohne daß er dumme Geſchichten macht, Herr Kapitänleutnant?“ — richtet der Kommandant die Frage an den neben ihm ſtehenden Artillerieoffizier.
Einen Augenblick Überlegung, Abwägung der Chancen für oder wider . . . der ganze gute Ruf ſeiner Schießkunſt ſteht auf dem Spiel . . . ein herzhafter Entſchluß, der Artillerieoffizier legt die Hand an die Mütze, antwortet bedingungslos:
„Jawohl, Herr Graf.“

„Denn mal los" — meint der Kommandant ruhig, im Bewußtsein der Tragweite seines Entschlusses.

„Kriegsflagge und Signal — Warnungsschuß vor den Bug — feuern!" In schneller Reihenfolge hallen scharfe Kommandos über Deck. Erlöst eilt die Mannschaft auf die Gefechtsstationen. Wie die Wassersäule der krepierenden Granate vor dem Bug des Dampfers hoch aufspringt, dreht er hart ab, zeigt sein Heck, pulvert mächtig auf, dicke schwarze Wolken entströmen den Schornsteinen — nachdem er die deutsche Kriegsflagge erkannt hat, versucht er, zu entkommen. Seine Aussichten dazu liegen nicht ungünstig.

Nachdem er uns einmal unter die Maske gesehen hat, kommt alles darauf an, ihn festzuhalten, vor allem darf er nicht funken! „Ferngefecht an Backbord!" — Wirkungsschießen auf 11 800 Meter. Der erste Aufschlag liegt rechts außerhalb, der zweite links außerhalb des Ziels, dann „weit Mitte"; der nächste „weit Mitte" ganz dicht über den Dampfer hinweg vor seinem Bug. Die nächste Salve muß im Ziel sein. Drei Minuten sind erst seit Eröffnen des Feuers verstrichen.

Der Ernst seiner Lage ist dem Dampferkapitän jetzt zum Bewußtsein gekommen: er gibt klein bei, dreht auf, zeigt die Breitseite, setzt Signal:

„Habe Maschine gestoppt."

Lieber will er sein Schiff verlieren, als einem Haifisch zum Frühstück dienen. Die paar Granaten liegen ihm schwer im Magen. Er versucht weiter keinen Widerstand, rührt weder an seiner Funkentelegraphie noch an seinem Geschütz. Feuer eingestellt und herangegangen.

Es handelt sich um den

> *»englischen Dampfer ‚Brecknockshire'; 8423 Bruttoregistertonnen groß; von Belfast nach Rio de Janeiro; mit 7650 Tonnen Kohlen«.*

Seit fünf langen Wochen wieder die erste und dazu besonders schöne Beute.

Die Überschiffung der feindlichen Besatzung und die Sprengung des Dampfers verläuft ohne besonderen Vorfall.

Der Kapitän der „Brecknockshire", Captain Mackenzie, macht einen ganz besonders verständigen Eindruck, er spricht fließend Deutsch, sein Vater war englischer Pastor in Frankfurt am Main gewesen, er selbst wurde dort erzogen. Er fragt erstaunt, ob wir denn gar keinem englischen Kreuzer begegnet wären, und will die lachende Verneinung nicht glauben. Schwere Besorgnis spricht aus seinem Gesicht, ohne daß er etwas aus seinem Wissen verlauten läßt . . . er ist das Gegenteil von Freund Richard Williams, dem Captain von der „Minieh". Offenbar liegen rings um uns feindliche Kreuzerpositionen . . . Er erzählt noch, daß sie den „German Raider" jetzt überall vermuten — anywhere in the atlantic, jedes englische Schiff habe Befehl, jedem Fahrzeug auf hoher See von vornherein mißtrauisch aus dem Wege zu gehen, in großem Bogen! Danach kann das für die nächste Zeit heiter werden!

„Brecknockshire" sinkt infolge besonders starker Sprengdosen schnell.

Inzwischen ist aber der erste langsame Dampfer von heute morgen in nördlicher Richtung aus Sicht gekommen. Unsern für ihn gefährlichen Charakter muß er durch seine Beobachtung noch erkannt haben . . . sicherlich wird er die Nacht über abgeblendet fahren. „Möwe" jagt in der hereinbrechenden Abenddämmerung mit hoher Fahrt nach Norden, einer schwarzen Wand entgegen . . . ihm nach.

„Brecknockshire" war staatlicher Postdampfer, ihre Post wird sortiert und durchgesehen. Sie enthält unter anderem eine Menge neue englische Zeitungen, die ersten Zeitungen, die wir seit drei Monaten in die Hand bekommen.

Viele Artikel dieſer Zeitungen drehen ſich ausſchließlich in großer Aufmachung um den „German Raider", um die Ankunft der „Yarrowdale" in Swinemünde und um die Landung der Gefangenen mit der „Hudſon Maru" in Pernambuco. Über den Namen, das wahre Ausſehen und die Bewaffnung des gefürchteten „Korſaren" iſt man ſich immer noch nicht einig. Meinen Namen, der unter den Verſenkungsbeſcheinigungen ſteht, die die freigelaſſenen Kapitäne mitbekommen haben, können ſie nicht entziffern . . . um ſo beſſer.

Beruhigend wirkt es, daß man uns für viel ſchneller, mächtiger und für ganz anders ausſehend hält, als wir es ſind. Man ſchimpft in den tollſten Ausdrücken über uns, dennoch erkennt man zwiſchen den Zeilen eine gewiſſe Achtung vor unſerer Arbeit, die auch den umfaſſendſten feindlichen Maßnahmen trotzt.

Zwölf Stunden ſind ſeit dem Untergang der „Brecknockſhire" vergangen, da ſichten wir um Mitternacht, voraus im Dunkeln, ein ſchwaches Licht. Bald iſt es aufgeholt, wir haben unſern Viermaſter von heute morgen. Wie vermutet, hatte er auf ſeine Beobachtungen hin für die Nacht abgeblendet. Einem ſeiner Kammerbewohner war es aber in ſeiner engen Behauſung wohl zu dumpf und zu ſchwül geworden, ſo daß er ſein Seitenfenſter geöffnet hielt. So hatte er uns die Jagd unfreiwillig erleichtert. Vom Strahl des Scheinwerfers plötzlich erfaßt, verſucht er keinerlei Widerſtand; er hat auch nichts dazu, weder Geſchütz, noch Funkentelegraphie, der

> *»englische Dampfer ‚French Prince'; 4766 Bruttoregistertonnen groß; vom La Plata nach Le Havre und Cherbourg; mit 6500 Tonnen Hafer, Corned Beef und Mais«.*

„French Prince" ſinkt bei Tagesgrauen, während gleichzeitig eine Rauchwolke in Sicht kommt, die dritte innerhalb achtzehn Stunden.

„Rin in die Kartoffeln — raus aus die Kartoffeln“ . . . die Rauchwolke angesteuert.

Ein kleiner, schmutziger Kerl läuft offenkundig absichtlich auf uns zu, will Winkspruchverbindung herstellen, er hält uns in der Tarnung für ein englisches Schiff . . . da scheint etwas schwer mulmig zu sein!

Beim Erscheinen der deutschen Kriegsflagge an unserem Heck fügt er sich sofort in sein Schicksal, was will er auch sonst machen? Irgendwelche Waffen besitzt er nicht.
Es geht in aller Ruhe:

> *»Englischer Dampfer ‚Eddie‘; 2650 Bruttoregistertonnen groß; von Newport News via St. Vincent nach Fray Bentos und Colon; mit 3134 Tonnen Kohlen.«*

Captain Bradley von „Eddie“ hat bei allem persönlichen Unglück doch noch viel Glück, er kommt als schwer nierenleidend in schiffsärztliche Behandlung und in unser Lazarett statt zu seinen Kameraden in den Gefangenenraum. Er ist ganz niedergeschmettert: schon den ganzen Krieg hindurch hat ihn das Unglück verfolgt. Als im Dezember 1914 deutsche Kreuzer die Küstenbefestigungen an der englischen Ostküste bei Whitby und Scarbourough beschossen, befand er sich gerade in jener Gegend; dann erlebte er in Südengland deutsche Luftschiffangriffe; später befand er sich auf einem Dampfer, der durch ein deutsches Unterseeboot versenkt wurde . . . nun mußte er so sein Schiff verlieren . . . sehr schön war's für ihn ja gerade nicht — —

Er bittet um die Vergünstigung, sein Schiff mit wehender englischer Flagge untergehen sehen zu dürfen. Es ist das erstemal, daß wir auf dieses Verlangen stoßen, es sollte auch während der ganzen Unternehmung auf diese einzige Ausnahme beschränkt bleiben.

Solch anſtändige Geſinnung iſt auch beim Feinde zu achten; die Bitte wird gewährt, kopfüber brauſt „Eddie" mit wehender Flagge ab . . . ihrem Kapitän rinnt eine Träne — —

★

Kaum iſt „Eddie" geſunken, kommen im Süden ſchon wieder — gleich zwei Rauchwolken in der unendlich ſichtigen Tropenluft aus der Kimm heraus . . . „Kaperei am laufenden Band" — ſchießt's mir erneut durch den Sinn.

Immerhin erſcheint es merkwürdig, daß wir noch auf keinen engliſchen Kreuzer geſtoßen ſind. Geſtern das verdächtige Fragen des Captain Mackenzie von der „Brecknockſhire", heute die Winkſpruchverſuche der „Eddie" ſollten darauf ſchließen laſſen, daß wir auf dem für die engliſche Schiffahrt befohlenen ſüdamerikaniſchen Track ſtehen. Vielleicht ſind wir dicht bei einem Anſteuerungspunkt, der von britiſchen Kreuzern und Hilfskreuzern bewacht iſt und von dem aus den paſſierenden Dampfern ſtändig wechſelnde Kurſe vorgeſchrieben werden.

Innerhalb der letzten 18 Stunden war die ganze Beſatzung ſehr beanſprucht, ſie war ohne die geringſte Pauſe dauernd auf den Beinen geweſen. Alles hat ſich faſt zu glatt abgewickelt. Jeder glaubt, es müſſe ſo weitergehen. So kommt es, daß jetzt bei dieſen beiden Neuerſcheinungen die nötige Vorſicht außer acht gelaſſen wird.

Bald wachſen die Maſtſpitzen von zwei Dampfern heraus. Recht voraus ein normaler mittlerer Dampfer, ſeitlich davon ein anſcheinend großer Kaſten, beide quer zu unſerm Kurs, in Kiellinie mit etwa zehn Seemeilen Abſtand fahrend.

Auf dem kleineren recht voraus ſind Signalflaggen zu beobachten. Die Signalflaggen gehen nieder — beide wenden anſchließend daran gleichzeitig auf Südkurs und laufen mit geringer Fahrt vor uns her.

In atemloſer Spannung werden die Vorgänge auf der Brücke der „Möwe“ beobachtet.

„Da ſtimmt etwas nicht! Die Burſchen ſtehen miteinander in Verbindung und wollen uns auflaufen laſſen.“
Die Fahrt wird ermäßigt und abwartende Haltung eingenommen.

Der Ausguck im Krähenneſt meldet, daß von dem großen Kerl, der an Steuerbord voraus ſteht, der Schornſtein herauskommt. Der Schornſtein — nein, zwei Schornſteine! An ſeinem Fockmaſt wird außerdem eine Signalraa ausgemacht.

Verflucht! Das kann nur einer der großen engliſchen Paſſagierdampfer ſein, die jetzt während des Krieges ſchwer armiert als Hilfskreuzer benutzt werden. Einer unſerer Freunde, denen wir vor Pernambuco dank der Schwatzhaftigkeit des Captain Williams von der „Minieh“ in letzter Stunde noch entronnen ſind! Die laufen alle mindeſtens 18 bis 19 Knoten — und wir mit unſern 14 dagegen?

Kehrt gemacht, auf Nordkurs und auf „äußerſte Kraft“ gegangen. Die beiden das beobachten, ebenfalls kehrtmachen und uns nachjagen iſt eins. Der Große pulvert mächtig auf. Er iſt in eine einzige, große, ſchwarze Rauchwolke gehüllt.

Der Kommandant würde ihn gern annehmen. Die Überlegungen ſind aber dagegen. Die Hauptaufgabe des Hilfskreuzers iſt der Handelskrieg und die Tonnagevernichtung. Ein Gefecht bringt einen unbekannten Ausgang. Der Gegner hat wahrſcheinlich acht 17 cm-Geſchütze, wir nur vier Geſchütze von 15 cm Kaliber dagegen. Unſere ſtarke Torpedoarmierung wird nicht zum Tragen kommen können, da das Überraſchungsmoment wegfällt, wir nicht nahe genug herankommen werden. Günſtigſtenfalls würde unter dieſen Umſtänden ein Gefecht trotz unſerer Torpedos wohl mit einer ſchweren Havarie unſererſeits enden — einer Havarie,

die zum Auflegen, vielleicht zum freiwilligen Internieren in neutralem Hafen zwingen wird.
Es kostet große Selbstüberwindung, nicht anzugreifen. Denn angesichts der überlegenen Geschwindigkeit des Verfolgers wird es zum Kampf kommen müssen, wenn nicht — ein Wunder geschieht — —
Aller Voraussicht nach ist der „Große" der englische Hilfskreuzer „Edinburgh Castle".
Man scheint uns erkannt zu haben. Ein feindlicher Funkspruch schwirrt durch den Äther — ein anderer aus dem Norden antwortet. Wohl H.M.S. „Amethyst" vor Fernando Noronha!

★

Der Chef des britischen Handelsschutzgeschwaders an der brasilianischen Küste geht auf dem Achterdeck H.M.S. „Amethyst" auf und ab. Sein Standort ist immer noch südlich von Fernando Noronha. Spiegelglatt ist die See, die Sichtweite ist unbegrenzt, die Tropensonne brennt auch schon am Morgen, zwischen Deck und Sonnensegel bläst kühler, erfrischender Fahrtwind.
Seit bald vier Wochen ist der „German Raider" wieder verschwunden, untergetaucht in den weiten Seeräumen der Ozeane. Hierher wird er wohl nicht mehr kommen, denkt er. Fast täglich kreisen seine Gedanken um jenen Vorfall — damals, als ihm sein eigener Kriegskohlendampfer unter der Nase weggenommen worden ist.
Es war doch eine unerhörte Frechheit von dem Kerl. Nur hohe Geschwindigkeit und starke Bewaffnung mögen ihm damals den Mut gegeben haben, sich mitten in die britischen Bewachungslinien hineinzuwagen. Prüfend sieht der Chef sich um. Die Unterseebootsausguckposten sind überall auf ihren Stationen, stieren unverwandt innerhalb ihrer Ausguckſektoren auf die Wasseroberfläche.

Vor vierzehn Tagen ſollen deutſche Unterſeeboote vor Capetown geweſen ſein ... ob das wohl ſtimmen mag? Ob die Deutſchen etwa Unterſeeboote mit ſolch großem Fahrbereich konſtruiert haben mögen? Immerhin, auf ihr Auftreten muß man auch hier gefaßt ſein — —

„Was Neues in der Funkſtation"? ruft er den gerade über Deck eilenden Adjutanten an.

„Nein, Herr Kapitän!" antwortet der. „Unſer neues Verfahren ſcheint jetzt eingefahren zu ſein. Die Dampfer halten unſere befohlenen neuen Kurſe ein und ſteuern unſere bewachten Punkte an, obwohl ſie dadurch zu großen Umwegen gezwungen werden. Die alten Schiffahrtswege ſind vereinſamt. Jeder Dampfer fährt einen anderen Kurs. Jetzt können dieſe Handelsſtörer kommen und ihre Opfer einzeln zuſammen ſuchen", lacht der Adjutant in allem ſchuldigen Reſpekt vor ſeinem Vorgeſetzten.

„Auf jeden Fall können wir jetzt raſch feſtſtellen, ob und wo einer überfällig wird. Seit dieſer letzten unglückſeligen Affaire mit der „Minieh" iſt ja keiner mehr gemeldet worden", ergänzt der Kommandant befriedigt.

Der Morgenſpaziergang iſt beendet. Eben will ſich der hohe Herr wieder unter Deck verfügen, an ſeinen Schreibtiſch — da kommt der Adjutant mit einem Funkſpruchformular angelaufen, meldet freudeſtrahlend:

„Unſer Kreuzer zwiſchen Cap Frio und Trinidada meldet, daß er einen nach Norden davonlaufenden verdächtigen Dampfer jagt. Nach der Beſchreibung über Ausſehen und Verhalten könnte es der deutſche Kaper ſein."

Der britiſche Kommandant erkennt blitzſchnell die Bedeutung dieſer Meldung. Fieberhaft arbeiten ſeine Gedanken:

„The German Raider" ... er iſt wieder da ... hat ſich doch wieder hergewagt ... hat ausgerechnet einen von meinen Streitkräften bewachten Anſteuerungspunkt aufgeſpürt ... das ſoll

ihm diesmal schlecht bekommen . . . wenn ‚Edinburgh Castle' ihn nicht vorher schon einholt und erledigt."

Rasch nimmt er den Meldeblock, skizziert seine Befehle, die die verfügbaren britischen Streitkräfte auf den deutschen Kaper ansetzen:

> *1. »‚Edinburgh Castle'« das verdächtige Schiff mit höchster Fahrt nordwärts jagen. Vorsicht bei Anhaltung. Wenn es Widerstand leistet, rücksichtslos vorgehen. Ich komme mit allen verfügbaren Einheiten in breiter Formation von Norden herunter entgegen.*
>
> *2. Alle unterstellten Fahrzeuge zu beiden Seiten von ‚Amethyst' Aufklärungslinie bilden, Schiffsabstand 25 Seemeilen, Kurs Süd.«*

So hab' ich ihn in der Zange, auf diese Weise muß ich ihn bekommen — befriedigt begibt sich der Kommandant auf die Brücke — —

★

Langsam kommt es uns, daß „Möwe" einen bewachten britischen Ansteuerungspunkt auf den Kopf gefaßt hat. Daher wohl die Erklärung für die vielen Dampfer in der kurzen Zeit!

„Edinburgh Castle" kommt langsam auf. Eine dicke, schwarze Rauchfahne zieht hinter ihr her, liegt schwer auf dem Wasser.

Im Kartenhaus sind Zirkel und Dreiecke in Bewegung, greifen ab, rechnen. Wenn es so weiter geht, muß „Edinburgh Castle" uns um 16 Uhr am Nachmittag aufgeholt haben. Dann wird sie uns auf große Entfernung mit ihrer starken Artillerie eindecken, ohne daß wir uns groß nach achtern wehren können!

Wenn nur die Nacht käme zum Entrinnen — und es ist erst 10 Uhr am Morgen — —

Die Maschine gibt ihr Äußerstes her. Die Schrauben schlagen — man möchte glauben, das Achterschiff bricht auseinander.

Die Gefangenen werden allmählich merken, was die Uhr geſchlagen hat!

Ich ſtehe auf der Brücke, beobachte mit dem Scherenfernrohr das geringe, aber ſtete Abnehmen der Entfernung. Langſam verrinnt die Zeit.

Hinter uns im Süden liegt durchſichtige, klare Tropenluft, darin ſteht unſer Verfolger in dicken, ſchwarzen Rauch eingehüllt. Vor uns im Norden — da ballen ſich plötzlich ſchwere, bleierne Wolken zuſammen. Eine Regen- und Nebelbank, wie ſie in der Nordſee nicht ſchöner auftreten kann, in jener Gegend aber äußerſt ſelten zu finden iſt, ſteht vor uns, zieht uns entgegen.

Da iſt ſie ſchon. Die Lunge atmet den muffigen Geruch des grau über die See herankriechenden Nebels, dicke Tropfen eines Tropenregens praſſeln ins Geſicht — ringsum umgibt uns auf einmal der ſchützende Schleier der Tarnkappe!

Vielleicht hält die Boe ſo lange an, daß uns eine kleine Kursänderung aus dem gefährlichen Bereich bringt — —

Nach einer Stunde treten wir wieder aus der Nebelbank heraus, ſo plötzlich, wie wir in ſie hineingeraten ſind. Sie iſt über uns hinweggebrauſt.

Voraus an Steuerbord kommt uns ſchon wieder ein engliſcher Dampfer von etwa 6000 bis 7000 Bruttoregiſtertonnen entgegen, vier Maſten hat er, keine Abzeichen.

Er ſcheint harmlos zu ſein. Auf kaum 800 Meter paſſiert er uns auf Gegenkurs. Beide Schiffe wälzen eine dicke Bugſee vor ſich her, kümmern ſich nicht umeinander — wie „Schiffe, die ſich nachts begegnen" — —

Er, der „Neue", ſteuert wohl „den Punkt" an. Mißtrauiſch betrachtet man uns von drüben. „Möwe" tut, als ob ſie nicht auf drei zählen könne. Noch iſt ihr gefährlicher Verfolger in der Nebelbank drinnen.

Da kommt plötzlich auch er wieder heraus. Die kleine Kursänderung hat uns so weit seitlich herausgebracht, daß der „Neue" genau zwischen uns und unserm Verfolger steht.

Der „Große" — unser Verfolger — sieht zuerst den „Neuen" mit hoher Fahrt gerade auf sich zukommen. Er hält ihn anscheinend für uns, glaubt wohl, wir hätten im Nebel kehrt gemacht und wollten ihn nun angreifen.

Der „Neue" seinerseits hat erst uns, klein und unscheinbar, mit höchster Fahrt an sich vorbeirasen sehen und sieht nun plötzlich einen in Rauch eingehüllten großen Kerl auf unserer Spur vor sich.

Was wird natürlicher sein, als daß er den „Verfolger", den „Großen", für den gefürchteten „German Raider" hält und uns für die von ihm „verfolgte Unschuld"!

Also will er sich den Klauen des vermeintlichen Kapers entziehen und dreht hart ab. Dies Verhalten bestärkt den „Großen" in seinem Glauben, uns, die er verfolgt, vor sich zu haben — er dreht auf den „Neuen" zu — —

In dem Intermezzo, das sich jetzt zwischen den beiden englischen Landsleuten abspielt, von denen anscheinend jeder den andern für den berüchtigten „German Raider" hält, läuft der richtige „German Raider", Raum gewinnend und sich ins Fäustchen lachend, gegen 14 Uhr am Nachmittag nach Norden aus Sicht. Dann dreht „Möwe" westlich an die nahe Küste ran, um nach eingetretener Dunkelheit immer noch mit Höchstfahrt gen Osten die gefährliche Nordsüdlinie kreuzend der offenen See zuzustreben.

Nach ruhig verlaufener Nacht — nur starker feindlicher Funkverkehr zeugt von der Aufregung, die sich der guten englischen Mahalla bemächtigt hat — sieht die aufgehende Sonne des 17. Februar den deutschen Hilfskreuzer zum zweiten Mal den

Schlingen des englischen Kreuzergeschwaders an der brasilianischen Küste entschlüpft.
Die Nerven hatten durchgehalten, das Wunder war gekommen — Der liebe Gott hatte wieder einmal am Ruder gestanden — —

Am Scheideweg

„Junge — Junge, die sind alarmiert!" schmunzelt der Prisenoffizier, im Zivilberuf einer der jüngsten Kapitäne der Hamburg-Süd, und nimmt einen tiefen Schluck gekaperten Rotweins aus seinem Glas. Sein sonorer Baß schwingt schwer durch die Offiziersmesse der „Möwe", in der sich die Offiziere am langen Tisch zum Mittagessen eingefunden haben.
Der zweite Prisenoffizier, ein Erster Offizier der Kosmos-Linie, stimmt lachend zu:
„Wer hätte auch gedacht, daß so starke feindliche Bewachung hier unten steht! Wenn die Burschen wenigstens immer an einem Punkt ständen! Nein, immer müssen sie die Kurse der Schiffahrt ändern, wenn die Dampfer dann auch die größten Umwege machen müssen. Na, wenigstens haben wir ihnen schnell drei rausgepickt, ehe sie von uns und wir von ihnen etwas gemerkt haben — 15 841 Bruttoregistertonnen, gar nicht so übel!"
„Stimmt das übrigens, Herr Kapitänleutnant", wendet er sich an den Artillerieoffizier, „die beiden englischen Freunde, der „Große" und der „Neue" sollen sich unerkannt ein Gefecht geliefert haben, in dem der „Neue" gesunken sein soll?"
„Ja, böse Zungen behaupten, das Aufblitzen von Geschützfeuer auf beiden Seiten beobachtet zu haben. Beide Schiffe waren indessen schon so weit ab und wir liefen so schnell aus Sicht, daß keine einwandfreie Beobachtung mehr möglich war."
Der Funkoffizier mischt sich ein:

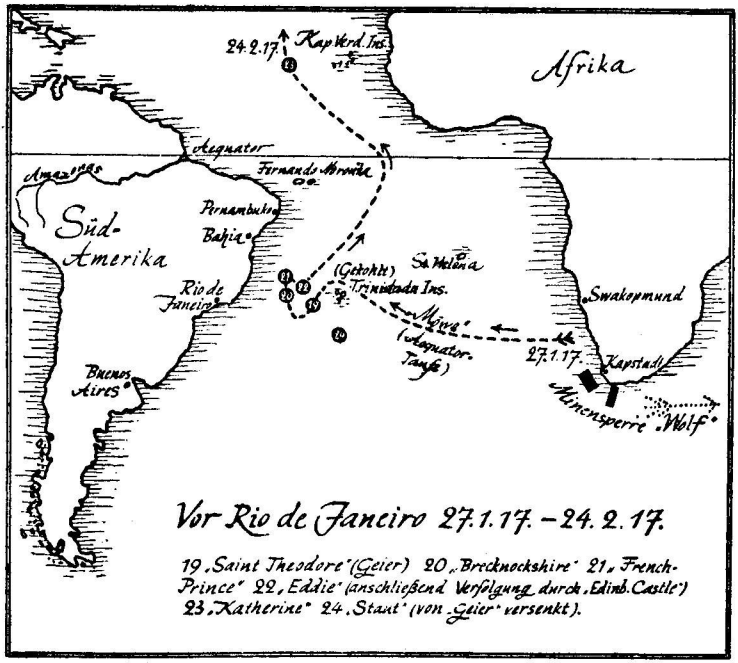
„Aus dem abgehörten Funkverkehr ist zu schließen, daß im feindlichen Lager drüben große Aufregung herrscht. Leider ist das Entziffern feindlicher Schlüsseltelegramme nicht unsere starke Seite, das können die Engländer besser als wir! Aber aus dem Charakter des Funkverkehrs könnte man an und für sich schon den Schluß ziehen, daß der „Große" den „Neuen" unerkannt zusammengeschossen und mit Mann und Maus versenkt hat, und daß sie nun der Meinung sind, den ‚German Raider' erledigt zu haben."

Er zögert einen Augenblick, ehe er weiterfährt: „Allerdings müßte die Nachricht dann auch zum Admiralstab durchsickern, die Folge davon wäre, daß man uns zu Hause wohl aufgeben würde. Vor dem Neumond im März aber sollen doch drahtlose Nachrichten für uns gegeben werden, falls wir die Rückkehr erzwingen wollen!"

Rückkehr — da ist das Wort gefallen, an das alle schon die ganze Zeit dachten, besonders der Artillerieoffizier, der ein Unterseeboot haben und der Torpedooffizier, der auf Torpedoflottillen fahren wollte. Der Krieg wird sich ja nach dem abgelehnten Friedensangebot vom Dezember 1916 noch reichlich in die Länge ziehen, Offiziere und Spezialisten würden da auf anderen Kriegsschauplätzen noch dringend nötig gebraucht werden.

Von der brasilianischen Küste mußte „Möwe" weg, da war bei der starken feindlichen Bewachung nichts mehr für sie zu holen, höchstens der eigene Untergang! Es kam nur freiwillige Internierung oder der Versuch der Rückkehr in die Heimat in Frage. Der zweite Teil der Operationsaufgabe war ja mit 21 Schiffen von 90 000 Bruttoregistertonnen versenktem Frachtraum glänzend gelöst. „Möwe" hätte daher mit gutem Gewissen auflegen können.

Davon will aber niemand im ganzen Schiff etwas wissen. Der Gedanke an die Heimkehr hat schon all die Zeit über mächtig in allen Köpfen gespukt, ohne daß es zwischen den einzelnen zu



Vor Rio de Janeiro 27.1.17. – 24.2.17.

19 „Saint Theodore" (Geier) 20 „Brecknockshire" 21 „French-Prince" 22 „Eddie" (anschließend Verfolgung durch „Edinb. Castle") 23 „Katherine" 24 „Staut" (von „Geier" versenkt).

einer Aussprache gekommen wäre. Mit der Internierung hatten sich eigentlich nur die beiden Prisenoffiziere beschäftigt, aber nur in der Hinsicht, daß sie Pläne wälzten, wie sie dann am schnellsten wieder auskratzen könnten, und auf welche Art sie am besten mit einem Neutralen in die Heimat zurückkommen würden, als Decksmann oder als Geschirraufwäscher oder als blinder Passagier im Bunker unter den Kohlen.

„Raus die Stewardsmaate" — damit wirft der Erste Offizier die Aufwärter aus der Messe raus, er scheint etwas Besonderes verkünden zu wollen. Erwartungsvoll sehen ihn die Offiziere an. „Eben hat der Kommandant über seine Entschlüsse mit mir gesprochen", beginnt er.

„Wie Sie alle wiſſen, wird ſich das Schiff nicht mehr ſehr lange draußen halten können. Drei Monate ſind um, auf etwa vier Monate hat der Admiralſtab die Operation angelegt. Vom Südatlantik müſſen wir weg. Außerdem muß erſt der Knacks der Maſchinenanlage wieder in Ordnung gebracht werden, den uns eben die aufgezwungene forcierte Fahrt beim Kap Frio gebracht hat. Jetzt ſchon aufzulegen, iſt noch zu früh. Eine Verlegung unſeres Arbeitsgebietes iſt nur nach dem Nordatlantik möglich. Von dort aus kann immer noch zur Internierung geſchritten werden, wenn wir nicht mehr weiter kommen ſollten; ſonſt — wenn es nur irgend gehen ſollte — ſoll Ende März der Neumond zur Rückkehr in die heimiſchen Gewäſſer benutzt werden, unter der Vorausſetzung natürlich, daß das Schiff voll aktionsfähig bleiben wird."

„Karte und Zirkel her!" rufen mehrere Stimmen durcheinander. Der Navigationsoffizier iſt in ſeinem Element. Er greift ab, rechnet und ſtellt feſt:

„Heute iſt der 17. Februar. Am 20. März iſt Neumond, da müſſen wir unter Island ſtehen, die Neumondnächte ſpäter werden dort oben im hohen Norden nicht mehr dunkel genug ſein, um den Durchbruch wagen zu können, Ende März iſt alſo letzter Termin. Bis dahin haben wir noch 31 Tage.

Die Schiffahrtswege, die wir unterwegs ſchneiden, ſind

erſtens: Dakar—Pernambuco,
zweitens: Gibraltar—Weſtindien,
drittens: Engliſcher Kanal—Nordamerika,
und viertens: Engliſcher Kanal—Kanada.

Um mit mittlerer Fahrt bis Island zu kommen, brauchen wir 20 Tage, alſo haben wir noch 11 Tage zur Verfügung, auf dieſen Handelsſtraßen zu kreuzen. Die 100000 Bruttoregiſtertonnen an Frachtraum ſollten wir doch noch voll bekommen!"

Der Artillerieoffizier und der Erste Offizier hören ruhig zu, wenn auch ihre unbewegten Mienen nicht verraten, was in ihrem Innern vor sich geht, der Ausdruck ihrer Augen verrät es doch: Das wird einen Endspurt geben, der sich gewaschen hat! Sie wissen und haben aus langer Frontdienstzeit ihre Erfahrungen: auch das Kriegsglück ist wandelbar. Nach einer Serie von Glücksfällen kann ebensogut eine solche von Unglück, von Pech sich einstellen. Was hat es da schon großen Wert, wenn sie jetzt ins einzelne gehende Pläne aufstellen! Das Endziel, das ist viel wichtiger, an dem müssen sie festhalten. Alles andere läßt sich nur von Fall zu Fall erledigen.

Endlich meint der Erste Offizier:

„Gefangene haben wir ja erst 280, bis 500 können wir unterbringen, die werden dann einfach in die Heimat mitgenommen. Aber wie steht's mit den Grenzen der Sperrgebiete um England? Neulich haben wir doch mit abgehört, wie sich zwei amerikanische Dampfer, die da irgendwo im Gelände rumschwirrten, über die deutsche Erklärung des uneingeschränkten Unterseebootskrieges vom 1. Februar unterhalten haben. Vielleicht wird das die einzige Information bleiben, die wir über dieses wichtige Ereignis erhalten."

„Jawohl, Herr Kapitänleutnant", erwidert der Navigationsoffizier, „aus jener Unterhaltung gehen die Sperrgebietsgrenzen deutlich hervor. Wenn man die Grenzlinien auf der Karte betrachtet, ergibt sich für uns durchaus kein schönes Bild. Beim Blockadebruch die deutschen Sperrgebiete meiden und gleichzeitig die englischen Blockadelinien umgehen, von denen man ja gar nicht weiß, wie sie gerade ausliegen — wie man das hinkriegen soll, scheint nicht so ohne weiteres klar!".

„Ja, aber gerade das soll uns doch der Admiralstab in den Tagen vor dem März-Neumond drahtlos mitteilen!" beruhigt der Funkoffizier und fährt fort: „Freilich, die Gerüchte, der ‚German

Raider' sei von einem englischen Hilfskreuzer beim Kap Frio mit Mann und Maus versenkt worden, scheinen mit ziemlicher Bestimmtheit in der Welt herumzuschwirren — sie werden dann auch bis zum Admiralstab durchdringen — der wird seinen Hilfskreuzer bedauernd für verloren geben und vielleicht nichts mehr veranlassen. Die Gerüchte aber können wir unmöglich dementieren, wir dürfen nicht an unsern eigenen Funksender rühren, da wir sonst sofort eingepeilt werden."

„Pantry, Schuum!" ruft der Erste Offizier und beendet damit die weitere Debatte. „Unsere dritte Aufgabe, der Durchbruch nach der Heimat soll begossen werden, ein Glas auf Obersten Kriegsherrn und Vaterland!"

Perlend fließt der Champagnerwein in die Gläser, die Stewardsmaate stellen brennende Lichter auf den Tisch, dicke Zigarren mit leuchtenden Bauchbinden — sie waren ursprünglich für englische Raucher bestimmt — werden daran entzündet. Die Unterhaltung erregter Gemüter brandet. Rauhe Kehlen stimmen das Seeräuberlied an:

Der mächtigste König auf weiter Flur
ist der sturmgewaltige Aar.
Die Vögel erzittern, vernehmen sie nur
sein rauschendes Flügelpaar.
Der Leu der Wüste, wenn er brüllt,
erzittert der Tiere Heer!
Wir sind die Fürsten auf der Flut,
wir sind die Könige auf dem Meer!

Zeigt sich ein Schiff auf dem Ozean,
so jubeln wir freudig und wild.
Unser schlankes Schiff schießt dem Adler gleich
durch das brausende Wogenbild.
Der Kaufmann zittert vor Angst und Schreck,
dem Matrosen sinket der Mut!
Sie schauen hinauf zu dem schwankenden Mast —
da weht das Banner, rot wie das Blut —

Wir stürzen uns auf das feindliche Schiff
wie ein losgeschossener Pfeil.
Die Kanone brüllt, die Muskete kracht,
es rasselt das Enterbeil.
Der Feind, er fällt. Zum Himmel empor
ertönt unser Jubelgeschrei:
es lebe das stürmisch brausende Meer,
es lebe die Seeräuberei!

Und wenn der letzte Schlag getan,
die letzte Schlacht ist vorbei,
dann segeln wir unsern morschen Kahn
zur Hölle frank und frei.
Und wenn's dem Teufel nicht gefällt,
heizen wir uns selber ein:
Wir sind die Fürsten dieser Welt,
wir wollen's auch drunten sein —

Die beiden Ältesten der Offiziersmesse, der Erste Offizier und der Artillerieoffizier schweigen, sinnen vor sich hin . . . beide sind keine Freunde vieler Worte . . . es müßte beschämend sein, wenn hernach die Taten hinter ihnen zurückbleiben müssen . . .

Ich werde dem Kommandanten vorschlagen, die bisherige Verkleidung des Schiffes vorerst noch beizubehalten. Grau in grau, als englischer Dampfer gemalt sind wir bisher gut gefahren und werden fürs erste wohl auch weiterhin noch gut fahren. In den Blockadelinien werden wir um die Verwandlungsreserve noch froh sein — beschließt der Erste Offizier im stillen.

Der Artillerieoffizier aber überschlägt im Geist seine Munitionsvorräte. Die dürfen nicht zu früh aufgebraucht werden, denkt er, in den Blockadelinien wird „rauher Wind" wehen, da müssen noch genügend Granaten vorhanden sein, und dann muß die Menge der Bereitschaftsmunition an den Geschützen erhöht, die Feuerleitanlage noch sorgfältig überholt werden . . .

In der Blickrichtung des Artillerieoffiziers entweicht durch ein geöffnetes Seitenfenster der aufsteigende Zigarrenrauch in dicken

Schwaden. Wie durch weißen, nebligen Schleier ſieht er hinaus ... auf die Weite der See ... in die nahe Zukunft ... ſeine Augen glänzen ...
Am Scheideweg ... Endſpurt ... nun werde ich am Ende doch noch mein Unterſeeboot bekommen! jubelt ſein Herz — — —

In Kampf und Not

Vorerſt iſt von aufregenden Dingen nichts zu verſpüren. Die nächſten Wochen nordwärts ſtreichen langſam und ohne tiefere Eindrücke dahin, faſt kleinbürgerlich in der geordneten, geruhſamen Lebensweiſe: Wache, Freizeit, Arbeitsverteilung, als Unterbrechung gewohnheitsmäßiges Nehmen einiger feindlicher Dampfer, die keinerlei Widerſtand leiſten. Die Gedanken ſpielen mit dem bevorſtehenden Durchbruch durch die engliſchen Blockadelinien und malen ſich das Einlaufen in die heimiſchen Gewäſſer aus.
Die müßige Zeit wird benutzt, die am Kap Frio niedergebrochene Keſſelanlage wieder in Ordnung zu bringen. Binnenbords und außenbords — überall im Schiff wird gebaſtelt.
Auf der Straße Dakar—Pernambuco haben wir gleich in aller Herrgottsfrühe in dickem Regen einen Dampfer. Ohne beſondere Vorkommniſſe geht Anhaltung und Zerſtörung vor ſich. Sie ergibt:

> *»Engliſcher Dampfer ‚Katherine‘; 2926 Bruttoregiſtertonnen groß; von Rosario-Santa Fé nach Dakar; mit 4555 Tonnen Weizen im Dienſte der engliſchen Admiralität an Order.«*

Captain Hall von „Katherine" hat einen Heidenſchreck, ſein eines Bein iſt halb gelähmt, hat ihn aber an der Seefahrt bisher nicht gehindert.

Einige Tage Kreuzen bringt keine neue Beute.

Das Seegebiet der Stillen, die Kalmen werden verlassen, der Nordost-Passat passiert und wieder in die Sargassosee eingetreten, in die große schwimmende Tangwiese des Atlantischen Ozeans.

Der Weg Gibraltar—Westindien bringt eines Nachts einen ganz abgeblendeten Dampfer, nur durch Zufall wird er im Dunkeln beim Passieren entdeckt.

Trotzdem er ein Geschütz hat, ergibt er sich widerstandslos in sein Schicksal. Die Besatzung hat in tiefem Schlafe gelegen, als der Scheinwerferstrahl ihr Schiff erfaßt:

> *»Englischer Dampfer ‚Rodanthe'; 3061 Bruttoregistertonnen groß; von Algier nach Cuba; im Dienste der englischen Admiralität in Ballast.«*

Seine Zerstörung erfolgt noch in der Nacht.

Weiteres Kreuzen bleibt erfolglos. Eine norwegische Bark, „Edderside", mit Getreide nach Norwegen bestimmt, lassen wir laufen, sie kann bis zu unserm Durchbruch nicht mehr gefährlich werden.

Beim Austritt aus der Sargassosee vollzieht sich der Übergang aus den Tropen in den Nordwinter ungeheuer schnell. Eines Morgens um 8 Uhr, beim Wachwechsel weht über einmal eine steife, rauhe, kalte Südwestbrise, die Tropensonne und Wärme ist verschwunden. Rasch wird das dünne Tropenzeug gegen den Winterpelz ausgetauscht.

Je näher wir bei den Azoren sind, um so mehr See kommt auf. Seit geraumer Zeit haben wir wieder von Nauen heimischen Funkempfang und sind darüber orientiert, daß der Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Deutschland vollzogen wurde.

Eines Tages nimmt die Funkbude den Bericht eines amerikanischen Reporters von einem spanischen Passagierdampfer ab, der sich gerade auf dem Weg nach Nordamerika, zwischen Spanien und den Azoren befand.

Der Amerikaner erzählt lang und breit, daß der bisherige amerikanische Botschafter in Berlin, Gérard, sich an Bord befinde. Nach Erhalt seiner Pässe habe er sich auf dem Landwege von Berlin nach Spanien begeben, um von dort mit einem neutralen spanischen Passagierdampfer nach Nordamerika weiterzufahren. Glücklich erzählt der Berichterstatter:

„Aus dem deutschen U-Bootssperrgebiet an der spanischen Küste sind wir heil heraus, daß der ‚German Raider' uns nun auf der weiteren Fahrt nach Amerika noch irgendwelche Unbequemlichkeiten bereiten wird, ist wohl nicht anzunehmen."

Der arme Mann, wenn er gewußt hätte, daß der „German Raider" dicht bei ihm stand und ihn mit Leichtigkeit hätte fangen können, da er seinen Standort ja selbst gegeben hatte! Aber wir hätten ja nichts davon — nur allzu gern hätten wir ihm einen Schreck eingejagt und ihm rübergefunkt: er möge sich beruhigen, wir wären zwar schon da, aber wir täten ihm nichts.

Irgendwelche Nachrichten vom Admiralstab über die englischen Blockadelinien, über das deutsche U-Bootssperrgebiet und über neue minenverseuchte Gebiete der Nordsee haben wir noch nicht erhalten. Fieberhaft werden solche Nachrichten in unserer Funkstation allnächtlich erwartet, bisher jedoch ohne Erfolg. Ob die Verabredungen vor dem Auslaufen wohl eingehalten werden? Wir nähern uns dem Schiffahrtsweg des Nordatlantik, der vom Englischen Kanal nach Nordamerika führt.

Während der Witterungsumschlag beim Eintritt in den Nordwinter uns wenig ausmacht, frieren die noch an Bord befindlichen Inder erbärmlich. Wir müssen einen andern Wohnraum für sie schaffen, aus dem kalten Achterschiff müssen sie raus.

Der mittlere Kohlenbunker, der Maſchinenbunker, iſt halb leer, er wird für geeignet befunden. Nachdem eine Holzverſchalung auf den Kohlen ausgebreitet iſt, ziehen die beiden Inderfamilien mit all ihrem Plunder ein.

In der Nacht auf den 10. März faſſen wir wieder einen Dampfer. Ohne beſonderen Zwiſchenfall angehalten, trotz ſeines Geſchützes widerſtandslos genommen:

> *»Englischer Dampfer ‚Esmeraldas‘; 4678 Bruttoregistertonnen groß; von Liverpool nach Newport News; im Dienste der englischen Admiralität in Ballast; ist als Transporter für 2500 Pferde eingerichtet.«*

100 000 Bruttoregiſtertonnen verſenkten Schiffsraumes ſind damit voll!

Unangenehm iſt nur die große Beſatzung der „Esmeraldas", ſie hatte eben einen Pferdetransport nach England gebracht, wollte jetzt in Amerika neue holen, daher hat ſie außer der eigentlichen Beſatzung viele Pferdeknechte an Bord.

★

„Esmeraldas" iſt geſunken, der Morgen des 10. März bricht an, regneriſches, ſtürmiſches Wetter hat mit ſtarkem Seegang eingeſetzt. Plötzlich ſteht ein Dampfer mit weſtlichem Kurs vor uns, der zweite innerhalb weniger Stunden. Alſo iſt der Nordatlantik-Track erreicht.

Der Dampfer kam ganz überraſchend aus einer Regenboe heraus, er iſt ſchon ziemlich nah, ein unauffälliges Vorſetzen unmöglich. Um an ihn heranzukommen, gehen wir auch auf einen weſtlichen Kurs, der den ſeinen nach einiger Zeit ſchneiden muß. Sofort nach dem Kursändern, das ja auch auffallend ſein mußte, dreht er mißtrauiſch ab und läuft mit hoher Fahrt nordwärts davon. Er hat erkannt, daß wir etwas von ihm wollen und könnte uns

mit seiner Funkentelegraphie einen schönen Strich durch die Rechnung machen. Sind wir erst mal verdächtig, bleibt nichts übrig, als ihn zur Strecke zu bringen, wenn wir nicht den geplanten Rückbruch nach der Nordsee aufgeben wollen.
Also nachgedreht und ihn in nördlicher Richtung verfolgt!
Das laufend die Entfernung messende Gerät stellt fest, daß der Abstand ununterbrochen größer wird.
„Durchs Sprachrohr nach dem Maschinenstand geben: auf Umdrehungen für 13 Knoten gehen!" befiehlt der Kommandant unwillig.
Nach den schlechten Erfahrungen der forcierten Fahrt beim Kap Frio möchte er so lange wie möglich von einer Forcierung der Kesselanlage absehen, im Blockadegebiet werden demnächst noch alle Kessel nötig gebraucht werden.
„Entfernung steht jetzt auf 8000 Meter", meldet der Artillerieoffizier dem Kommandanten.
Die erhöhte Fahrt recht gegen Windstärke 8 und Seegang Stärke 6 hat natürlich erhebliches Stampfen des Schiffes und zahlreiche überkommende Brecher zur Folge. Dies berührt wieder die Geschützpforten unter der Back, sie sind in Gefahr, durch die gegendonnernde See eingedrückt zu werden. Vorsichtshalber müssen sie in den Kasematten mit schweren Abstützbalken wieder einmal abgesteift werden.
So kann erforderlichenfalls nur eines der frei auf dem Vordeck stehenden 15 cm-Geschütze sofort ein Gefecht aufnehmen.
Die vielen müheloſen Anhaltungen bewaffneter Dampfer in der letzten Zeit aber haben uns so ermutigt, daß diese Schwierigkeiten uns jetzt keine großen Sorgen machen.
Über eine Stunde dauert bereits die nordwärts führende Jagd, in der Entfernung ändert sich jedoch nichts.
Wie seinerzeit bei der „Brecknockshire" fragt auch jetzt wieder der Kommandant seinen Artillerieoffizier, ob in der augenblicklichen

Lage die Artillerie den Ausreißer zum Beidrehen zwingen wird. Der Verfolgte ist nahezu doppelt so groß wie „Möwe", liegt infolgedessen viel ruhiger in der See, sein Geschütz steht auf dem Achterdeck, kann dort ruhig bedient werden und feuern. Er ist auf einen Angriff vorbereitet, das Geschütz ist von der Bedienung besetzt und auf „Möwe" eingerichtet.

Bei dem schwer stampfenden Schiff mit nur einem 15 cm-Geschütz, das dazu noch fortgesetzt durch überkommende Seen unter Wasser steht, den Gegner auf 8000 Meter nieder zu halten, erscheint dem Artillerieoffizier technisch doch zu ungünstig:

„Wir sollten näher ran, Herr Graf . . . zum Nahgefecht" — gibt er sein Urteil ab.

Es ist 15 Uhr, um 17 Uhr beginnt es schon zu dunkeln. Wenn der Kerl in der bald hereinbrechenden Dämmerung nicht entkommen soll, muß etwas geschehen.

„Maschinentelegraph auf Äußerste Kraft — durch Sprachrohr nach dem Maschinenstand geben: nach vorhandenem Dampf fahren" — befiehlt der Kommandant kurz und setzt dann hinzu: „Nun müssen wir ihn holen!"

16 Uhr am Nachmittag. Das Entfernungsgerät mißt 2000 Meter, wir stehen in fünf Strich Staffel an der Backbordseite des verfolgten Schiffes. Jetzt muß es gehen:

„Kriegsflagge und Signal, zweites 15 cm-Geschütz klar, Richtung 60° Warnungsschuß vor den Bug — feuern!"

Noch warten wir auf den Aufschlag des Warnungsschusses, da blitzt es am feindlichen Heckgeschütz drüben auf. Sollte die Granate des Warnungsschusses es getroffen haben?

Nein! Im selben Augenblick steigt eine Wassersäule vor uns auf. Der dumpfe Knall einer berstenden Granate belehrt uns, daß der Gegner das Gefecht aufgenommen, das Feuer auf uns eröffnet hat, ohne selbst eine Flagge zu zeigen!

Zur Abwechslung sind *wir* dieses Mal die Überrumpelten —

Jetzt aber in aller Hast die Kasemattgeschütze unter der Back klar und das 10,5 cm-Heckgeschütz ins Gefecht bringen!
Die Sprachrohre der Feuerleitanlage, die Megaphone schreien kurze, scharfe, abgehackte Befehle an die Leitstände, über Deck ... wie elektrische Funken schlagen die Alarmrufe durch die Knochen eines jeden:
„Alarm, auf Gefechtsstationen, alle Geschütz klar!"
„Richtung 30° auf den Gegner, Abkommpunkt Mitte Wasserlinie, 20 hundert, Schieber links 10, geschützweise Schnellfeuer!"
Alles ist in Bewegung, alles rennt, befiehlt, richtet ein, meldet klar ... steht bereit zum Laden, Feuern, Munitionsfördern, Beseitigen von Gefechtsstörungen, Feuerlöschen, zum Bewachen der Gefangenen ...
Kein Mann der Besatzung hat mehr für anderes Auge oder Ohr, als für seine Gefechtsstation ... jeder ist vom Zauber der Stunde erfaßt ... jeder weiß aber auch, es geht um Sein oder Nichtsein ...
Während die Kasemattgeschütze unter der Back trotz der Wetterlage klar gemacht werden — die schweren Abstützbalken krachen nur so an Deck — feuert das zweite 15 cm-Geschütz unter Ausnutzung seiner höchsten Feuergeschwindigkeit einstweilen allein. Laufend befehle ich die nach der Aufschlagsbeobachtung errechnete Entfernungsänderung und die Verbesserungen für die Treffpunktsverlegung am Ziel.
Über einmal ist Ruhe eingetreten, das Schiff ist gefechtsklar ... hart knallend verläßt mit grellem Mündungsfeuer Granate auf Granate die schnell heiß werdenden Rohre ... nur die über Deck hallenden Befehle des Artillerieoffiziers sind zu hören, das Wiederholen der Befehlsübermittler, hartes metallisches Klingen beim Ansetzen der Granaten und Schließen der Geschützverschlüsse, dumpfes Poltern der fieberhaft immerfort an Deck gemannten Granaten und Kartuschen ...

Schwer wird das Abkommen für die Geſchützführer bei den ſtarken Stampfbewegungen des Schiffes, die Mündungen der Rohre tauchen verſchiedentlich in die anrollende See ein, obwohl ihr Stand ſonſt ſechs Meter über Waſſer iſt! . . . Nur einem Zufall iſt es wohl zu verdanken, daß kein Rohrkrepierer vorkommt und die Geſchütze zerſtört.

Da hat der kampfluſtige Dampfer einen Treffer, in die Bordwand des Achterſchiffes, gleichzeitig fliegt dicht über das Achterſchiff von „Möwe" eine feindliche Granate.

Wieder Detonation drüben. Während ich noch beobachte, höre ich einen ſcharfen Knall und pfeifendes Sauſen. Ein Kurzſchuß jagt ſeine Sprengſtücke über unſer Achterdeck hinweg, dicht über die hinteren Torpedorohre. Hierbei haben die Gefangenen im achteren Laderaum die Lage ſpitz gekriegt, beſchließen, die günſtige Gelegenheit zu benutzen und auszubrechen. Sie ſprengen die hölzerne Tür ihres Gefangenenraums, der davor ſtehende Poſten kann ihnen gerade noch die zweite eiſerne Schottür vor der Naſe zuſchlagen. Sie haben aber nun Zugang zu der achteren Munitionskammer, klettern von dort den Munitionsſchacht hoch, Mann hinter Mann. Die an Deck ſtehende Bedienung der achteren Torpedorohre treibt ſie wieder zurück, auf die Köpfe hagelts Schläge.

Treffer beim Feinde im Achterſchiff beobachtet — dumpfes Heulen kündigt wieder eine feindliche Granate an. Vorn im Schiff höre ich eine laute Exploſion, wir ſind im Vorſchiff getroffen . . . Einſchuß über Waſſer, die Granate krepiert im Schiff, tötet zwei Mann des Leckperſonals. Ihre Splitter durchſchlagen die andere Bordwand, reißen zwei unregelmäßige Löcher unter Waſſer in ſie, Waſſer dringt ein, „Möwe" legt ſich auf die Naſe und bekommt 15° Schlagſeite nach Backbord. Mir auf der Brücke kommt nur Vorlaſtigkeit und Krängung zum Bewußtſein.

Zwei Treffer beim Feinde — dumpfes Heulen einer ankommen-

den Granate geht in scharfes, helles Pfeifen über, dicht neben mir saust sie zwischen Brücke und Schornstein durch. Unwillkürlich drehe ich mich nach achtern, sehe hinten am Schiffsende die Bedienung des 10,5 cm-Heckgeschützes wilde Anstrengungen machen, das Geschütz nach vorn zu richten — gleich sind wir so weit aufgekommen, daß auch dies Geschütz mitfeuern kann.

Plötzlich ist auf einmal das ganze Mittelschiff des Gegners in eine schwarze Wolke, anscheinend von Kohlenstaub gehüllt. Eine unserer 15 cm-Granaten hat in seiner Wasserlinie einen Kohlenbunker durchschlagen und aufgerissen, undurchdringlich dick ist die schwarze Kohlenstaubwolke.

„Wo ist meine Gerätstütze?" ruft ein Entfernungsmesser auf dem Signaldeck. Zu seinem Erstaunen merkt er, daß er auf einmal an Deck sitzt, anstatt zu stehen. Eine feindliche Granate hat in die Segeltuchverkleidung des Signaldecks Ein- und Ausschuß gerissen, die Stütze mitgenommen, ohne die zahlreichen Leute auf dem Deck zu verletzen, nur die Folgen des Luftdrucks bekommen sie zu spüren.

Endlich — eine unserer Granaten detoniert am Fuß des feindlichen Geschützes . . . seine Bedienungsmannschaften sind verschwunden, in die Sprengwolke eingehüllt . . . der Rauch verzieht sich . . . da sind schon wieder vier Mann am Geschütz . . . setzen das Feuer gegen uns fort!

So kommen wir nicht weiter — denkt der Artillerieoffizier. Die dünnen, ungeschützten Dampferbordwände halten nichts aus. Wenn wir so fortfahren, uns gegenseitig zu behämmern, dann versaufen wir letzten Endes alle beide, ohne daß wenigstens einer von uns etwas davon hat. Welche Mühe haben die Geschützführer da unten, bei dem Wackeln einigermaßen sicher abzukommen, da — schon wieder sind die Geschütze unter Wasser . . . Himmelkreuzmillionen! . . . die Torpedowaffe . . . alles guckt nur nach der Artillerietrefferwirkung aus . . . warum denkt eigentlich nie-

mand an die Torpedos! . . . So weit haben wir den Burschen schließlich schon aufgeholt, daß es wenigstens zu einem spitzen Schneidungswinkel langt — schießt's ihm zwischen all seinen eigenen Sorgen durch den Kopf — — —

Er bittet beim Kommandanten um Unterstützung durch die Torpedowaffe — inzwischen geht der Artilleriekampf weiter, Salve auf Salve fliegt in schneller Folge durch die Luft . . .

Der Gegner kriegt wieder eine Granate in sein Achterschiff — gleichzeitig schlägt mir eine heiße Luftwelle ins Gesicht, Granatsplitter fliegen mir auf der Brückennock und den dahinter auf der Brücke Stehenden um die Ohren, pfeifend in den höchsten Tönen — das war ein Aufschlag dicht vor dem Schiff in Höhe der Brücke.

Eben erwischt den drüben eine Granate in die Wasserlinie, reißt ein Riesenloch in die Bordwand — wenn er nun nicht bald absackt? . . . Aber auch er hat sich gut eingeschossen . . . ich spüre eine harte Erschütterung in den Fersen . . . eine heiße Stichflamme schießt aus einem Bootsdeckventilator unter mir auf . . . an der Brücke herauf . . . im Mittelschiff darunter ist explosionsartiges Getöse zu hören . . . das muß bei unserer Maschine sein . . . hoffentlich — —

Eine feindliche Granate hat die Bordwand des Mittelschiffes durchschlagen, zwei Meter über Wasser, ist in den Maschinenbunker eingedrungen, dort über den Kohlen detoniert. Kohlengase und Kohlenstaub haben die Explosion verstärkt. Eine heftige Stichflamme ist in einen angrenzenden Heizraum geschlagen und hat dort sechs vor den Kesseln arbeitende Heizer schwer verbrannt — vier von ihnen sind später ihren Verletzungen erlegen —, gleichzeitig lief sie nach oben durch einen Bootsdeckventilator an der Brücke längs, ohne dort weiteren Schaden anzurichten. Die Stichflamme hat im Maschinenbunker lagernde leere Kohlensäcke

und -körbe und das Zeug der dort wohnenden Inder in Brand gesetzt, mehrere Inder wurden getötet und verwundet.
In der Hitze des Kampfes merken wir auf der Brücke zunächst nichts von alldem . . . die Maschine läuft ruhig weiter, mit höchsten Umdrehungen.
Sind denn die Torpedos immer noch nicht klar? . . . lange darf's nicht mehr dauern! geht's mir immer wieder durch den Kopf.
Zwei unserer Granaten hauen jetzt fast gleichzeitig in das Heck des Gegners. Eine Dampfleitung bläst ab . . . „Möwe" schiebt sich langsam vor . . . die Peilung wird schon achterlicher . . .
Da faucht es zweimal hinter mir an Deck auf, wie ein wildes Tier, das an der Kette liegt.
„Zwei Torpedos sind raus!" meldet eine Stimme.
Aber nichts erfolgt — —
So unglücklich hatten die beiden letzten Granaten die Schraubenleitung des Gegnes getroffen, daß seine Fahrt unfreiwillig herabgesetzt worden ist. Da fast gleichzeitig die Torpedos geschossen worden sind, mußten sie notgedrungen dicht vor dem Bug des Zieles vorbeilaufen.
Das feindliche Feuer wird jetzt unsicher, mit unangenehm zischendem Geräusch fliegen mehrere Granaten über uns weg; drei weitere Treffer bekommt der Gegner in die Wasserlinie, bis ein dritter Torpedo das Rohr verläßt. Waren die beiden vorhergehenden Torpedos vorn vorbeigegangen, so läuft der hinten vorbei — zu groß war die Verbesserung im Verhältnis zur Fahrtermäßigung des Gegners, und zu spitz war inzwischen der Scheidungswinkel geworden.
Die feindlichen Granaten liegen jetzt durchweg kurz, unsere hämmern auf die Wasserlinie des Gegners . . . ich kann Luft holen . . . merke, daß „Möwe" erhebliche Schlagseite hat — —
Das 10,5-Zentimeter-Heckgeschütz erzielt einen Fleckschuß . . . der Bootsmaat Rosseburg, sein Geschützführer, ist doch ein Teu-

felskerl, wenn auch in seiner rauhen äußeren Schale mehr Seeräuber als Soldat steckt ... ich beobachte, wie einer seiner Treffer vor dem feindlichen Geschütz niedergeht und detoniert, zwei Mann der Geschützbedienung scheinen über Bord zu fliegen, die beiden andern aber setzen am Flaggenstock des Dampfers die englische Handelsflagge, und dann feuern sie ruhig wieder weiter! Ihre Aufschläge liegen meist kurz ... ihre Widerstandskraft scheint zu Ende zu gehen ... wir erzielen Treffer über Treffer ... Am gegnerischen Heck schlagen zwei Granaten kurz hintereinander in die Rudermaschine, die unter dem immer noch feuernden feindlichen Geschütz steht: erst dringt schwarzer Qualm, dann dicker weißer Rauch aus dem Achterschiff ... hüllt das Geschütz ein ... entzieht es weiterem Zugriff ... das feindliche Feuer schweigt.

Die Besatzung des Gegners geht fluchtartig in die Boote und läßt sie zu Wasser.

Mit einem Stoßseufzer der Erleichterung lasse ich das Feuer einstellen:

„Halt — Batterie — ha—alt!" brüllt meine rauh und heiser gewordene Stimme über Deck ... kein Schuß fällt mehr ... die Geschütze werden gesichert ... es ist 16 Uhr 30 Minuten ... schon beginnt's zu dunkeln. Zwanzig Minuten hat das Gefecht gedauert ... 35 15-Zentimeter- und 23 10,5-Zentimeter-Granaten sind verfeuert ... mir ist's, als ob es Stunden gewesen wären —

Der Dampfer liegt, von seiner Besatzung verlassen, mit starker Achterlastigkeit da ... das Heck bis zum Oberdeck schon ins Wasser eingetaucht, das Vorschiff hoch heraus ... um 17 Uhr 17 Minuten sinkt er ... die Granaten der „Möwe" haben ihn erledigt.

Sein hartnäckiger bewaffneter Widerstand war, als Handelsschiff gegen ein Kriegsschiff, nach den Regeln des internationalen

Seekriegsrechtes ungesetzlich gewesen, aber — er hatte sich tapfer, zuletzt mit dem Mut der Verzweiflung gewehrt . . . mit wehender Flagge, nach heftigem Kampf war er untergegangen . . . vom Standpunkt des Soldaten und des Seemanns war ihm Achtung zu zollen — — —

★

Bis zum Einstellen des Feuers waren die Gefechtsschäden auf „Möwe" kaum merklich in Erscheinung getreten, jede Gefechtsstation war mit sich selbst mehr als übergenug beschäftigt gewesen.

Jetzt jagen sich die auf der Brücke einlaufenden Meldungen der Gefechtsstationen nur so:

„Heftiger Wassereinbruch im Vorschiff"; „Großer Brand im Maschinenbunker"; „Die Gefangenen wollen ausbrechen — —"

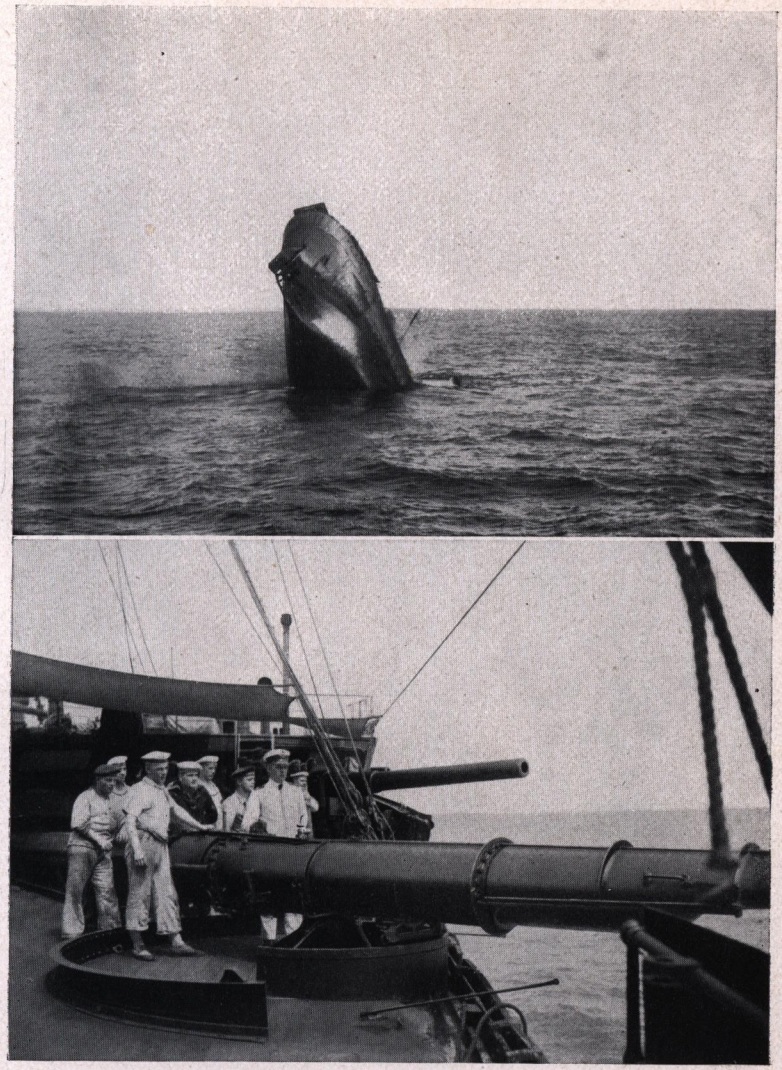
In den ausgeschwungenen Booten sitzen in der Tat schon Inder, in maßlosem Entsetzen Allah anrufend . . . war es doch gar nicht schön gewesen, wie es ihnen in ihrem Wohnraum im Maschinenbunker in die Bude gehagelt hatte!

Die Gefangenenrevolte war unterdrückt . . . dagegen gähnte das Leck im Vorschiff, immer neue Wassermassen dringen ins Schiffsinnere . . . der Bunker im Mittelschiff brennt, immer weiter frißt das Feuer . . . Vorlastigkeit und Schlagseite sind beängstigend . . . aus dem Maschinenbunker dringen dicker Rauch und helle Flammen . . .

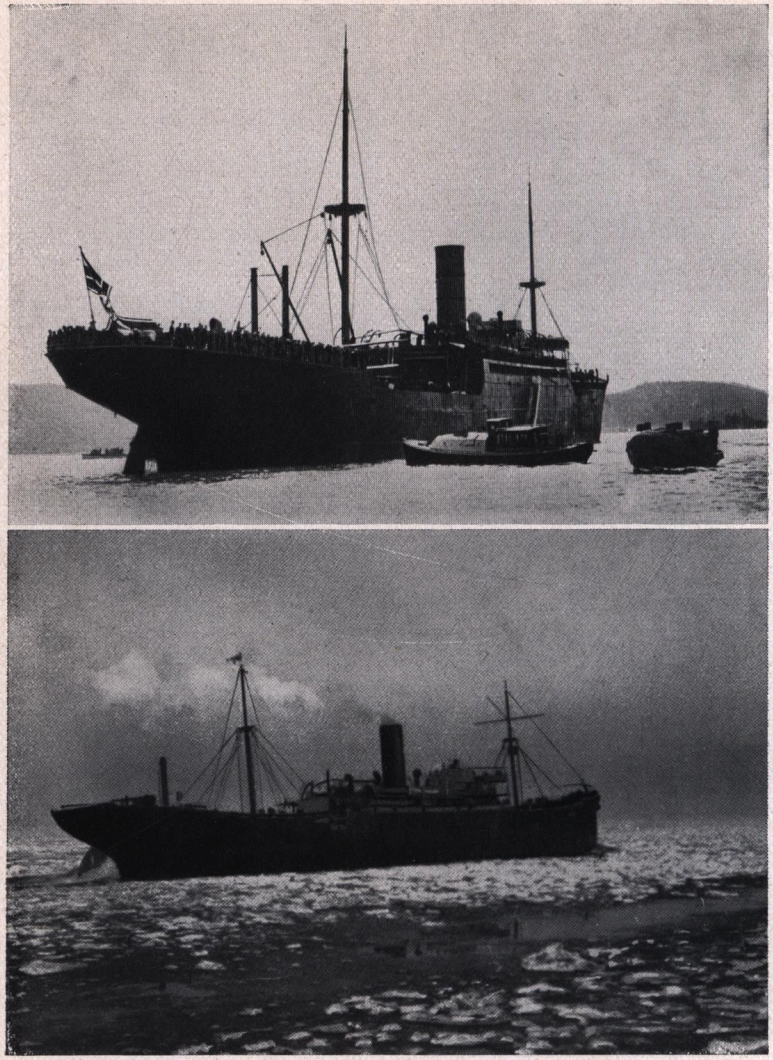
Mancher denkt wohl: Schöne Geschichte — jetzt können auch wir uns zur „Himmelfahrt" klar machen — — —

Gleichzeitig wird eine Wache auf das Vorschiff, die andere auf das Mittelschiff angesetzt.

Im Schutz des ausgebrachten Leckfegels gelingt es, in die Lecks im Vorschiff schwere Holzkeile hineinzutreiben, die Ritzen mit Decken auszustopfen — sie so notdürftig zu dichten.



Oben: Kopfüber brauſt der genommene feindliche Dampfer ab. / Unten: Geſchütze klar!



Oben: Hilfskreuzer „Wolf" kehrt nach fünfzehnmonatiger Kaperfahrt im Indischen Ozean in die deutsche Heimat zurück (24. 2. 1918). / Unten: Hilfskreuzer „Leopard" läuft durch das Eis der Nordsee zum Blockadebruch aus — dem Tode entgegen — —

„Der Pumpmeister!“ ruft der Erste Offizier, „Schiff durch Gegenfluten geradelegen!“ Langsam richtet es sich wieder einigermaßen auf, liegt aber dafür tiefer in der See.
Erheblich schwieriger ist die Lage im Mittelschiff. Die in Brand geratene große Kohlenmenge kann nicht so ohne weiteres gelöscht werden . . . schon erhitzt sich die Schottwand nach dem Vorschiff . . . ihre Holz- und Korkverschalungen beginnen bereits zu schwelen . . . wenn der Brand auch noch ins Vorschiff übergreift, wird unser schönes Schiff verloren sein — es ist ja nicht als Kriegsschiff gebaut . . . nur ein armseliger schwacher Handelsdampfer!
Nun haben wir aber eine Einrichtung, mit der jede einzelne Abteilung des Schiffes unabhängig von den Nachbarabteilungen unter Wasserdampf gesetzt werden kann: also wird das Mittelschiff nach außen hermetisch abgedichtet und unter Wasserdampf gesetzt.
Vorsichtshalber werden sämtliche Munitionsvorräte aus dem Vorschiff an Deck gemannt, um sie erforderlichenfalls über Bord werfen zu können: alles faßt an, in der stickigen, heißen, von Gasen geschwängerten Luft unter Deck . . . Offizier und Mann wild durcheinander, alles hebt, mannt, brüllt . . . bis diese Gefahr gebannt ist.
Die Nacht über wollen wir gestoppt liegend abwarten . . . ganz wohl ist's keinem von uns auf dem glimmenden Vulkan — —
Noch während dieser Arbeiten waren im hereingebrochenen Dunkel der Nacht Lichter der einzelnen Boote unseres Gegners gesichtet worden. Obwohl selbst todwund, wurde langsam zu ihnen hin gedampft und ihnen anheimgestellt, ob sie zu uns an Bord kommen wollten oder nicht . . . in ihren Booten würden sie, wenn auch allein auf dem Atlantik, immerhin sicherer geborgen sein als bei uns, die wir jeden Augenblick sinken oder in die Luft fliegen konnten!

Die fragten aber nicht lang . . . sie kamen alle sofort zu uns an Bord . . . froh, wieder einen festen Untersatz unter den Füßen zu haben . . . nachdem sie die Schrecken des Kampfes und des Schiffbruchs hinter sich hatten.

Es handelte sich um den

> *»englischen Dampfer ‚Otaki'; 7420 Bruttoregistertonnen groß; von London nach Neuyork; im Dienste der englischen Admiralität in Ballast.«*

Das Gefecht hat ihn sechs Tote und mehrere Schwerverwundete gekostet.

Sein Captain A. B. Smith ist nicht unter den Geretteten. Entweder ist er im Gefecht an seinem Geschütz gefallen, oder er hat freiwillig den Tod gesucht, da er wohl fürchtete, er würde wegen seines ungesetzlichen Handelns zur Rechenschaft gezogen und vielleicht als Freischärler behandelt werden. Daraus würde sich auch sein hartnäckiger, zuletzt verzweifelter Widerstand erklären lassen. Seine geretteten, jetzt gefangenen Leute stehen mit freudigen Gesichtern auf dem schwanken Deck . . . sie haben ihr Leben wieder, das schon verloren geglaubte . . .

Im Gefangenenraum muß für Ordnung gesorgt werden.

Ich hole Captain Mackenzie, bringe ihn auf die Brücke zum Kommandanten. Von dem Lärm des vorangegangenen Kampfes noch entgeistert, sieht er entsetzt das brennende Mittelschiff, dem unaufhörlich dicke Qualmwolken entströmen.

Der Kommandant legt ihm die Pflicht ans Herz, beruhigend auf seine Mitgefangenen einzuwirken, klärt ihn auf über das Schicksal der Meuterer und der Gefangenen von „Otaki" . . . es soll nichts gegen sie unternommen werden, wenn sie es auch verdient hätten . . . Ruhe und Ordnung müsse aber gehalten werden . . . Angesichts des Trümmerhaufens von Schiff drückt Captain Mackenzie, bleich und gefaßt, sein ehrliches Bedauern über das

Vorgefallene aus, verspricht, im Gefangenenraum für Disziplin zu sorgen.

Während der brennende Bunker unter Dampf steht, werden im Vorschiff die Dichtungsarbeiten an den Lecks fortgesetzt. Die Leckhölzer und die wollenen Decken dichten nur notdürftig, eine erhebliche Wassermenge dringt unaufhörlich ins Schiff ein. Große Zementkisten bis zu zwei Quadratmeter werden um und über die Leckhölzer gebaut, mit der Zeit wird so fast völlige Dichtung erreicht.

★

Dunkle Nacht — „Möwe" treibt schlingernd in der See, unheimlich pfeift der Wind durch das Takelwerk der Masten. Überall an Deck bewegen sich Lichter . . . überall sind Arbeitsgruppen am Werk . . . man hört Anweisungen, Meldungen und die Geräusche der Arbeit. Aus der geöffneten Tür des Kartenhauses dringt Licht, auf Abgeblendetsein wird heute wenig Wert gelegt.

Dort stehen einige der älteren Offiziere vor dem Kartentisch, über die Seekarte gebeugt. Der Navigationsoffizier trägt eben den Schiffsort ein:

„41° Nord, 43° West — mitten im Nordatlantik, fast gleichweit ab von allen Erdteilen des Atlantischen Ozeans — von Westindien — von Spanien — von Island — — —"

Der Erste Offizier streicht sich den Knebelbart:

„Einen dieser Punkte mit den Booten zu erreichen, dürfte ausgeschlossen sein . . . rund 800 Seemeilen . . . im übrigen kommt kaum die Hälfte von uns allen in den Booten unter, wenn man die Gefangenen mitrechnet."

Der Funkoffizier meint dagegen:

„Man könnte aber doch vielleicht mit höchster Fahrt auf die Azoren zudampfen, um ihnen möglichst nahe zu sein . . . wenn

wir gezwungen werden sollten, wegen des Brandes das Schiff zu verlassen, Herr Kapitänleutnant! Wenn die Portugiesen auch zu den Feinden gehören . . . Schiffbrüchige müssen sie schließlich wohl aufnehmen."

„Oder wir könnten die mexikanische Küste ansteuern", schaltet der Artillerieoffizier ein, „eines der wenigen Länder, das uns nicht feindlich gesinnt ist. Wenn es sich bewahrheiten sollte, daß Mexiko noch auf unserer Seite in den Krieg eingreifen wird, werden wir dort Aussichten haben . . . wie vor zwei Jahren ‚Goeben' und ‚Breslau' in der Türkei. Aber zunächst können wir ja gar nicht weiterfahren, wir müssen ja gestoppt treiben — —"

„Jawohl", bestätigt der Funkoffizier, „die Zimmermann-Depesche mit dem Bündnisangebot an Mexiko haben wir ja vor einigen Tagen in der Funkstation abgehört — allerdings nur in der Beleuchtung der uns feindlichen Presse."

Auftauchend aus dem Dunkel der Nacht steht plötzlich der Kommandant unter der Tür des Kartenhauses . . . unbeweglich, er hat die Unterredung von draußen mitangehört.

„Ich habe mich entschlossen, meine Herren", sagt er nun, „zunächst am alten Ziel eisern festzuhalten . . . sowie wir die Maschine wieder gebrauchen können, erst mal auf nördlichem Kurs zu bleiben . . . Island und damit den Blockadelinien, wenn auch langsam, so doch näherzukommen. Geht es in den nächsten Tagen vielleicht schon schief . . . dann wäre auch anders nichts zu machen gewesen — —"

Draußen auf der Brückennock stehen im Dunkel zwei Offiziere, tauschen ihre Gedanken aus. Abgebrochene Worte werden hörbar:

„Wie beim Roulette . . . nach einer Serie von Glücksfällen kommt der Rückschlag . . . auch gar kein Wunder, wenn man bedenkt . . . unser behelfsmäßiges, kleines, kümmerliches Schiffchen . . . gegen eine ganze Welt von Feinden, fast die ganze

Welt . . . das heute wird erſt das Vorſpiel ſein . . ."
Ein Ausguckpoſten nebenan ſpitzt die Ohren:
Das heute erſt Vorſpiel? . . . Wie mag's dann ſpäter noch werden . . .

*

Im Verlauf der Nacht wird der Boden unter unſern Füßen immer heißer.

Bei Tagesanbruch glühen ſchon verſchiedene Schottwände, die Holz- und Korkverſchalungen im Vorſchiff beginnen ſich zu entzünden, die Farbe an der glühendheißen Bordwand blättert in großen Blaſen ab.

Es muß etwas geſchehen, die Löſcheinrichtung mit dem Dampf funktioniert nicht.

Beim Öffnen der Abdichtung des brennenden Bunkers ſchlagen uns auf dem Bootsdeck die hellen Flammen entgegen.
Die Lage ſcheint verzweifelt! Einzige Zuflucht iſt Waſſer . . . wird es helfen?

An allen nur irgend zugänglichen Stellen bohren die Sauerſtoffbohrer Löcher in die Bunkerwände. Alle verfügbaren Feuerlöſchleitungen ergießen eine Flut von Waſſer in die brennende Kohlenmaſſe.

Nach einigen Stunden iſt es glücklich ſo weit, daß Leute mit Gasmasken vorſichtig in den Bunker eindringen und mit Umſtauen der ſchwelenden Kohlen beginnen können.

Infolge der großen Waſſermaſſen, die wir uns notgedrungen fortgeſetzt ſelbſt einverleiben, kommt das Schiff aber immer tiefer zu liegen. Zu allem Unglück verſtopfen ſich die Saugventile der Lenzpumpen mit dem im Waſſer ſchwimmenden Kohlendreck, ſo daß „Möwe" in der immer heftiger aufkommenden See hilflos treibt.

Zwei Nächte und zwei Tage dauert es, bis wir der Feuersgefahren und der Wasserfluten Herr geworden sind.

★

Als ob nichts gewesen wäre, zieht der Hilfskreuzer „Möwe" gehobenen Mutes wieder seine Bahn gen Norden, den Gefahren der Blockadezone entgegen . . . dahinter winkt lockend die Heimat.

Im Gefangenenraum sieht es wüst aus. Die hundert Inder, im Mittelbunker heimatlos geworden, haben wieder den Heckraum und den Vorraum zum eigentlichen Gefangenenraum beziehen müssen, hier können sie nur durch einen Segeltuchvorhang von ihren weißen englischen Landsleuten abgetrennt werden. Nur im äußersten Notfall darf noch Zuwachs kommen, so eng ist es geworden.

Gleich am ersten Tag nach wiedererlangter Handlungsfreiheit sichtet der Ausguck einen Dampfer mit Ostkurs — in Richtung England. Mit unserm ausgefallenen nördlichen Kurs müssen wir ihm verdächtig sein, er darf nicht über uns berichten, er muß genommen werden.

Unsere Kurse kreuzen sich rechtwinklig. Auf die üblichen Signale und auf den Warnungsschuß vor den Bug stoppt er. Er hat ein Geschütz am Heck und macht Miene, es zu gebrauchen. Drei Salven hinter ihn ins Wasser hindern ihn daran.

> *»Englischer Dampfer ‚Demeterton'; 6084 Bruttoregistertonnen groß; von Halifax nach Cherbourg; im Dienste der englischen Admiralität mit 1887 Tonnen Holz.«*

Im Kartenhaus des Dampfers findet der Prisenoffizier einen Schattenriß, den die englische Admiralität über den gefürchteten „German Raider" hat anfertigen lassen. Zur Beruhigung ist daraus zu ersehen, daß man immer noch nicht weiß, wie wir in

Wirklichkeit aussehen. Der Schattenriß kann jedes andere Schiff darstellen, nur nicht den richtigen „German Raider"!

Die Holzladung verhindert das Sinken, er muß deshalb zum Kentern gebracht werden. Kieloben treibt „Demeterton" längs. Die nördlichste Grenze des Nordatlantik-Track ist nun erreicht. Weiterer Ost-West-Verkehr steht nicht mehr zu erwarten. Von jetzt ab wird es sich bei gesichteten Fahrzeugen nur noch um Bewachungs- und Kriegsschiffe handeln können.

Doch schon am nächsten Tag steht trotzdem ein großer Dampfer mit Westkurs quer vor unserm Bug — in diesigem Wetter auf 2000 Meter Entfernung.

Aus denselben Gründen wie am Tage vorher bei „Demeterton" wird er angenommen, die Unterbringung seiner Besatzung wird bei der Überfüllung der Gefangenenräume allerdings Schwierigkeiten bereiten.

Auf den Warnungsschuß dreht er sofort nach Norden ab, pulvert auf, schon ist er an der Grenze der beschränkten Sichtweite und droht, mit hoher Fahrt zu entkommen.

Er hat den Grund unseres Erscheinens vor der nahen Blockadezone erkannt, jetzt muß er genommen werden, koste es, was es wolle.

Geschütze sind nicht zu erkennen, aber am Heck hat er einen vierkanten Aufbau, Leute laufen achteraus und verschwinden in diesem Aufbau. Da ist etwas schwer mulmig — hoffentlich gibt's nicht nochmal ein schweres Gefecht!

Feuer auf 1400 Meter eröffnet, er wird der Länge nach bestrichen . . . mehrere Granaten durchschlagen das ominöse Haus am Heck . . . die eine Brückenhälfte des Dampfers wird von einer Granate weggerissen . . . das Haus am Heck klappt wie ein Kartenhaus auseinander . . . an seiner Stelle steht plötzlich ein — großmächtiges Geschütz . . .

Trotz der Beschießung läuft er weiter, wir hinterher, kommen aber nicht näher.

Dicke Dampfwolken entströmen zerrissenen Rohrleitungen und steigen an seinem Achterdeck auf, an seiner Bordwand gähnen Löcher gerade über der Wasserlinie, ein Wagen könnte hineinfahren, so groß sind sie.

Die Hauptdampfrohrleitung des Dampfers ist durch einen Treffer zerstört, im Achterschiff muß er schon erheblich Wasser machen . . . er muß stoppen, da seine Besatzung von sich aus fluchtartig in die Boote geht.

Merkwürdigerweise hat er weder von seinem starken Geschütz noch von seiner Funkentelegraphie Gebrauch gemacht; in der herrschenden Lage hätte die Benutzung des geschickt getarnten Geschützes ebenso wie ein rechtzeitiges Funken uns noch weit schlechter bekommen müssen, als neulich das Feuer von „Otaki", vielleicht wäre unsere ganze Unternehmung dann schnell und unfreiwillig zu Ende gekommen.

Es handelt sich um den

> *»englischen Dampfer ‚Governor'; 5524 Bruttoregistertonnen groß; von Liverpool nach Kanada; im Dienste der englischen Admiralität in Ballast.«*

Das Verhalten seines rabiaten Kapitäns, Captain M. G. Packe, hat einige tote und eine größere Zahl durch Granatsplitter verwundete Engländer verursacht.

Er hatte gehofft, mit hoher Geschwindigkeit im Nebel entkommen zu können, hatte gleichzeitig versucht, sein Geschütz klar zu machen und zu kämpfen. Einer der ersten unserer Treffer hatte aber die Geschützverkleidung durchschlagen und dabei einen Geschützführer getötet. Dem zweiten Geschützführer war durch die Granate, die später die Geschützverkleidung niederlegte, der eine Arm abgeschla-

gen worden, so konnte das jetzt freistehende Geschütz nicht mehr bedient werden.
Der Stern des Glücks war wieder aufgegangen . . . eine gute Vorbedeutung für die nächste Zukunft . . .
Aufgeregt entsteigt Captain Packe dem Rettungsboot, klettert das Seefallreep hoch und betritt unser Deck:
„Wenn ich alle Kessel klar gehabt hätte", meint er zu mir, „hätten Sie mich nicht bekommen!" Dabei pfeift er wild durch die Zähne.
Der Ernst seiner Lage scheint dem Mann noch nicht zum Bewußtsein gekommen zu sein. Heftig gestikulierend wird er ins Achterschiff zu seinen dort schon gespannt auf ihn wartenden Leidensgefährten gebracht. Als er so unverhofft eine Reihe ihn schadenfroh angrinsender, bekannter Gesichter vor sich sieht und ihm aus dem „Ameisenhaufen" heraus die Begrüßung entgegenschallt: „Morning Captain, how do you do?" — ist er mit einemmal ein Bild des Jammers. Die Erkenntnis der Situation überkommt ihn jetzt plötzlich, seine Knie schlottern, sein Handköfferchen entfällt den kraftlosen Händen und mit Gram durchfurchtem Gesicht knickt er in sich zusamen.
Währenddessen füllen die Verwundeten von „Governor" das Mittelschiff; die Laufgänge und die Offiziersmesse sind gedrängt voll; blutend und schreiend liegen sie an Deck. Nur der Reihe nach können sie von unserm einen Arzt operiert, verbunden und zur Ruhe gebracht werden. Fürchterlicher Anblick . . . wie lange soll es noch dauern, bis man selbst so daliegen wird?
Was alle Aufregungen, alle Gefahren der letzten Monate nicht fertig gebracht hatten, das brachte dies Gewimmer, dieser Anblick fertig: alle wurden wir vorübergehend nervös — —
Die vielen Löcher in der Wasserlinie lassen „Governor" — unsere letzte Beute — schnell in den Fluten verschwinden, ohne daß Weiteres zu veranlassen wäre.

Nun mußten alle Gedanken auf die bevorstehende Passage der nahen Blockadezone konzentriert werden. Denn noch mehr Gefangene hatten an Bord wirklich keinen Platz mehr. Jetzt konnte die Geschichte erst richtig losgehen!

Nordwärts — ins Ungewisse — —

593 Mann füllen bis auf den letzten Platz den Gefangenenraum. Wenn die Horde nochmals auszubrechen versuchen sollte? Sie sind nicht so dumm, daß sie nicht gemerkt haben, daß wir uns den Sperrgebieten nähern . . . sie wissen, dort stehen englische Kreuzer . . . die lassen niemand durch . . .

Die beiden Posten vor ihren Türen haben es nicht einfach; zu ihrer bisherigen Bewaffnung haben sie noch Handgranaten am Koppel hängen. In der achteren Munitionskammer ist jetzt dauernd eine Handvoll Leute zu ihrer Unterstützung.

Wenn der „Kaper" gestellt wird, lang kann's nicht mehr dauern — daran zweifelt keiner der gefangenen Engländer — wird er sich wehren — daran zweifelt noch weniger einer. Dann heißt's rauskommen aus dem Loch . . . Sie sind ja in der Überzahl. Vielleicht können sie die auf ihren Stationen verstreute Besatzung überwältigen . . . den englischen Kreuzern den gefangenen „Freibeuter" zuführen! In den Köpfen der gefangenen Kapitäne spuken wilde Pläne, durch ihre Stewards haben sie ja Verbindung mit ihren Mannschaften nebenan und können sich mit ihnen verständigen. Leider dürfen sie seit heute nicht mehr zum täglichen Spaziergang an Deck — mancher bedauert es!

Zu den beiden Posten vor dem Gefangenenraum gesellt sich der Sanitätsmaat. Er hat vom Schiffsarzt Anweisung, auf Einhalten der hygienischen Maßnahmen zu achten.

„Du lieber Gott . . . Hygiene!" Schwermütig schaut er in das

wilde Gewühl ſchmutziger Menſchen. „Wenn's noch lange dauert, haben wir ſicher irgendwelche Epidemien am Hals ... wer weiß, was die Geſellſchaft alles mit ſich herumträgt ... wir können doch nicht jeden einzelnen unterſuchen, desinfizieren, iſolieren ... ein Arzt und ich!" Sein fachliches Selbſtgefühl kommt zum Durchbruch. „Welche Mühe machte ſchon das Iſolieren der paar Schwertuberkulöſen in ihren Hängematten ... mindeſtens einer von ihnen wird die nächſten Tage kaum mehr überſtehen ... daß ſolch Halbtote von den Engländern überhaupt angemuſtert werden. Bei denen muß jetzt im dritten Kriegsjahr ja ſchon ſchwerer Mangel an Handelsſchiffsmatroſen herrſchen!" Die Stimmung des Sanitätsmaaten hebt ſich wieder: er wird die Sache ſchon machen, nur keine Sorge!

★

Sechs Tage ſind es noch bis zu der ſchickſalsſchweren Neumondnacht des 20. März. Nachrichten vom Admiralſtab ſind täglich zu erwarten. Die Vorbereitungen für den Durchbruch müſſen getroffen werden. Entweder ungeſehen, unerkannt durchkommen ... oder Vernichtung — ein anderer Ausweg erſcheint unmöglich!

Zum Durchkommen gehört aber ungefähre Kenntnis der feindlichen Bewachungslinien — man ſollte es wenigſtens meinen —, ſie umgehen iſt nicht gut möglich, wenn man gar nicht weiß, wie ſie ausliegen ...

Immerhin waren die Grenzen der deutſchen U-Bootsſperrgebiete aus dem abgefangenen Funkgeſpräch der zwei amerikaniſchen Dampfer drunten im Südatlantik Ende Januar bekannt. Dies Sperrgebiet muß in erſter Linie gemieden werden. Denn wir hatten keine Mittel und Möglichkeiten, uns einem unter Waſſer fahrenden eigenen Unterſeeboot kenntlich zu machen — das Gegenteil war ja der Fall, nach außen hin ſollten wir dem Feinde

möglichſt ähnlich ſehen! Zu guter Letzt aber ſo abgeſchoſſen zu werden ... von den eigenen Schiffen ... ſo was wär' doch zu dumm!

★

Die Freiwache des Funkperſonals drängt ſich vor dem Lazarett zum Ohrenausſpritzen. In der Funkſtation ſelbſt iſt Hochbetrieb. Zwei Empfänger ſind beſetzt. Die Kurbeln drehen ſich dauernd zwiſchen den Wellen des Handelsſchiffsfunk, dem engliſchen Kriegsſchiffsverkehr und Nauen, das die heimiſchen Nachrichten bringen ſoll.

Der Funkoffizier iſt faſt ſtändig in der Station anweſend, den ganz geheimen, beſonderen Schlüſſel in der Taſche, um gleich die ſo ſehnſüchtig erwarteten Nachrichten entziffern zu können.

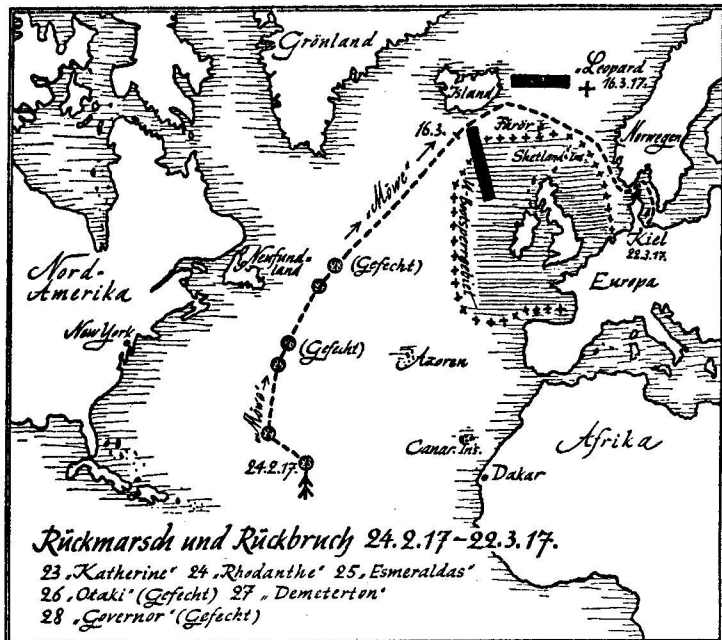
Geſpannt raucht er eine Zigarre nach der andern, manchmal flucht er:

„Verdammt nochmal! Immer nur dieſer geſchlüſſelte engliſche Verkehr!"

★

Auf dem Vordeck läßt der Erſte Offizier beide Wachen zur Arbeitsverteilung pfeifen; mit gewichtiger Miene ſtehen der Bootsmann, der Meiſter, der Schiffszimmermann neben ihm. Die Mannſchaften treten an, geſpannt ſehen ihre Augen nach der Gruppe der Vorgeſetzten. Eine außergewöhnliche Arbeitsverteilung wird vorgenommen: die einen werden abgeteilt, um große Bretter, Balken und Bleche aus den Ladeluken herauszuholen, andere haben Stellinge zum Malen zu zimmern, jene ſchleppen in großen Bottichen Farbe und Pinſel, die „Farbenmiſchkommiſſion" tritt gutachtlich in Tätigkeit ... eine Tarnungsänderung größten Stiles bereitet ſich für das Schiff vor.

Auf dem Bootsdeck entſtehen hohe Aufbauten, hinter denen alle Boote bis auf zwei verſchwinden, der Laufgang des Mitteldecks wird durch eine Blechverſchalung nach außen beſeitigt, die ein-



tönige graue Außenbordsfarbe macht dem bunten, farbenfrohen Aussehen eines normalen holländischen Tramp Platz, an den Geschützen liegt ein doppelter Haufen Bereitschaftsmunition.

Der Tag neigt sich seinem Ende zu.

„Beeilen — beeilen!" treibt ein Bootsmannsmaat die letzten Maler an, die noch im Bootsmannsstuhl an der Bordwand baumeln.

Auf der Stelling tut ein Matrose den letzten Pinselstrich. Er ist mit Farbe überkleckert: Kopf, Rumpf, Arme und Gesicht schillern in allen Farben, er sieht aus wie ein Indianer auf dem Kriegspfad. Seine Augen leuchten, seine Zähne blinken im Schein fahlen Abendlichtes. Befriedigt sieht er auf sein Werk:

„Menſch, wenn dat all nun man nix helfen dot!“ murmelt er befriedigt vor ſich hin — —

*

Alſo vorbereitet ſteuert „Möwe“ nordwärts.

Die erwarteten Nachrichten über den Feind ſind bisher ausgeblieben. Das dieſige Wetter iſt noch unſichtiger geworden . . . vielleicht geht es in richtigen Nebel über . . . das Beſte, was wir uns wünſchen könnten!

Tag und Nacht iſt die Hälfte der Offiziere ſtändig auf der Brücke, die Hälfte der Mannſchaft auf Ausguck, an den Geſchützen und auf Gefechtsſtationen, jeden Augenblick eines Zuſammenſtoßes gewärtig.

Ein gerade aufziehender Wachoffizier ſieht im Vorbeigehen durch ein Seitenfenſter in die Funkſtation. Da ſitzen ſie, Kopfhörer an den Ohren, Bleiſtift in der Hand, warten . . . ſtieren auf den Meldeblock vor ſich . . . auf den Empfangsapparat, der quietſchende, heulende, trommelnde Töne von ſich gibt, wenn die freie Hand allzuſchnell an ſeiner Kurbel dreht . . . in einer Luft, die nach Ozon riecht . . .

„Verfluchter Dreck!“ ſtößt der Offizier halblaut aus, im Schauen verſunken hat er friſch gemalte Farbe abgewiſcht, ſein ſchöner blauer Mantel ſchillert gelb!

„Läufer, Terpentin — Twiſt!“ ruft er.

Im Kartenhaus geht die Reinigungsprozedur vor ſich. Der Steuermann arbeitet gerade an den Karten, er zeichnet, radiert, rechnet . . . die eingetragene Kurslinie geht auf die Südweſtecke von Island los. Von dort kann man entweder dicht unter der Südküſte Islands längs oder . . . ausbiegen, außen herum . . . je nachdem die Lage bis dahin iſt.

„Wo ſind die vermuteten feindlichen Sperren eingetragen, Steuermann?“ fragt der Wachoffizier.

Der Steuermann sieht den Frager durchdringend an:
„Noch nichts bekannt, Herr Leutnant!"
„Man soll ja keine Luftschlösser bauen", meint der, „aber wenn es gelingen sollte, unter der Südküste von Island durchzukommen, dann wird der Kommandant erneut vor eine schwere Entschließung gestellt. Das U-Bootssperrgebiet in der nördlichen Nordsee wird ja wohl unter allen Umständen gemieden werden müssen . . . bleibt nur noch eine schmale Rinne an der norwegischen Küste übrig . . . die wird aber von Geleitzügen und feindlichen Kreuzern wimmeln . . . ‚incidit in Scyllam, qui vult vitare Charybdim' — ‚wer die Charybdis vermeiden will, der segelt in die Scylea hinein', wie es dem seligen Odysseus ergangen sein soll, als er einst durch die Straße von Messina segeln wollte . . ."
„Doch Scherz beiseite — wenn auch frischer Wagemut, List und Glück viel vermögen — ob wir überhaupt so weit kommen und nicht auf dem kürzesten Wege in die erste beste englische Sperrlinie hineinlaufen werden? Ob wir . . ."
„Uns nicht in den nächsten Tagen auf dem Meeresgrund oder hinter ‚englischem Stacheldraht' wiederfinden?" ergänzt der Steuermann.

★

Die Nacht vom 16. auf den 17. März ist gekommen. „Möwe" muß aller Wahrscheinlichkeit nach schon dicht vor den äußersten englischen Bewachungslinien stehen.
593 Gefangene wünschen erregten Sinnes englische Kreuzer herbei, die ihnen die Freiheit bringen sollen — 216 deutsche Herzen schlagen vertrauensvoll der Zukunft entgegen, mag sie nun so oder so sein. In beiden Fällen werden sie nur im Dienst der großen Sache . . . im Dienst ihres Vaterlandes zu handeln haben . . . sie werden triumphieren oder untergehen . . . aber sie

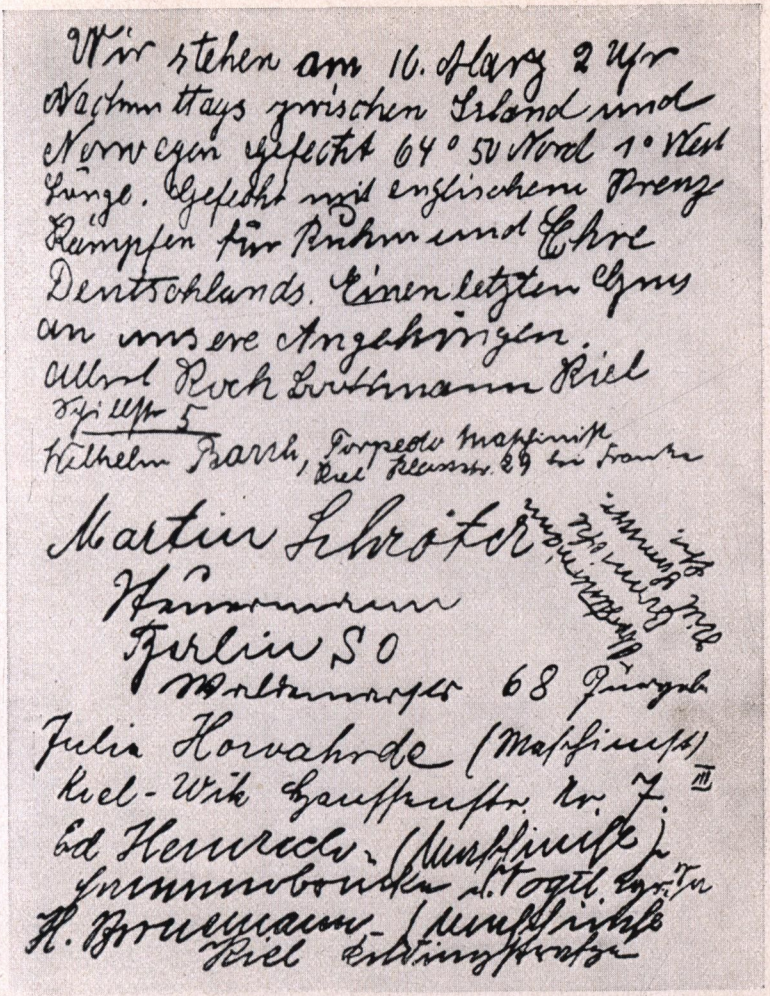
werden bis zuletzt treu ihre Pflicht gegen Heimat und Volk erfüllen.
Leise plätschert die ruhiger gewordene See gegen die Bordwand — weiße leuchtende Schaumkronen wirft das Kielwasser — leicht zitternd jagt ein finsteres, schwarzes Schiff in das undurchdringliche Dunkel der Nacht hinein — nordwärts — ins Ungewisse — —

Auf der andern Seite

„Kein angenehmer Dienst, der Blockadedienst . . . so hoch droben im Norden . . . anstrengend, meistens stumpfsinnig . . . eine Bagatelle wird zum Ereignis . . . wenig Ruhm zu ernten", knurrt ein Lieutenant Seiner Großbritannischen Majestät Naval Reserve in der Offiziersmesse des englischen Kreuzers „Achilles", der am Morgen des 16. März 1917 gerade auf der der „Möwe" abgewandten Seite, östlich von Island kreuzt.

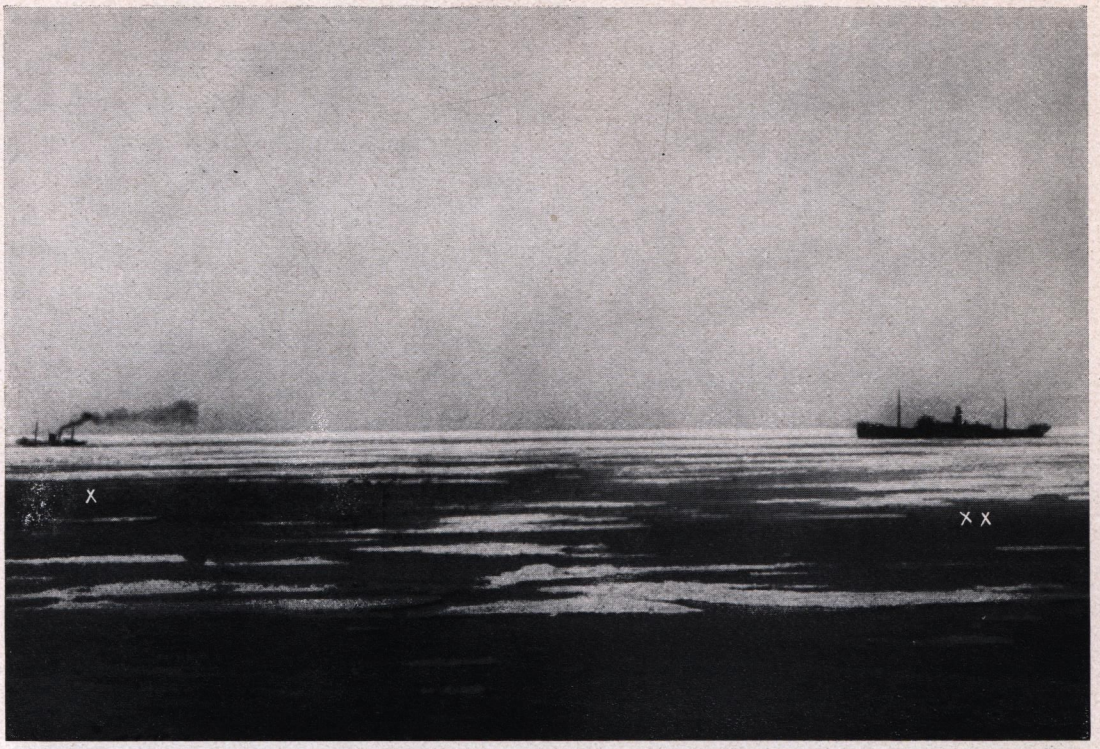
Einer seiner Kameraden stimmt zu:
„Immer nur solch blöde Handelsdampfer, die sich nicht in die Kontrolle fügen und sich davor drücken, Kirkwall oder Queenstown anzulaufen. Sollten froh sein, daß sie dort ihre Passierscheine für Norwegen oder Schweden bekommen, diese dumme Gesellschaft! Wenn sich wenigstens mal ein Deutscher zeigen wollte! Die auf der Grand Fleet habens besser! Auch ein Zerstörer wäre nicht übel, da könnte man wenigstens seinen Tätigkeitsdrang austoben und in der Nordsee herumpreschen!"

„Never mind!" fährt ein Commander dazwischen und die beiden Sprecher verstummen. Wie in allen Marinen hat letzten Endes immer der recht, der die meisten Ärmelstreifen trägt. Der Commander fährt fort, zu sprechen, und sie hören aufmerksam zu.



Wir stehen am 16. März 2 Uhr
Nachmittags zwischen Island und
Norwegen gefecht 64° 50 Nord 1° West
Länge. Gefecht mit englischem Kreuz
Kämpfen für Ruhm und Ehre
Deutschlands. Einen letzten Gruß
an unsere Angehörigen.
Albert Roch Bootsmann Kiel
Schillstr 5
Wilhelm Barth, Torpedo Maschinist
Kiel Klausstr. 29 bei Franke
Martin Schröter
Steuermann
Berlin SO
Waldemarstr 68 Jürgeb
Julia Howahrde (Maschinist)
Kiel-Wik Hauptstr. Nr. 7. III
Ed Heinrich (Maschinist)
Hammerbrücke d. Vogel Kgr. Ja
H. Bruemann (Maschinist)
Kiel Eidingstraße

Ein letzter Gruß! — Nur diese Flaschenpost gab von der Vernichtung des Hilfskreuzers „Leopard" durch englische Kreuzer am 16. März 1917 und vom Sterben seiner tapferen Besatzung Kunde — sie wurde erst am 5. Juni 1917 von den Wogen des Nordmeeres bei Tromsö (Norwegen) angespült — —



Ein Vorpostenboot * der deutschen Sund-Bewachung geht im Eis der winterlichen Ostsee auf den — längst aufgegebenen und verloren geglaubten — — jetzt aber noch unerkannt heimkehrenden Hilfskreuzer „Möwe" los — — —

Unwillkürlich drückt ihre Haltung eine gewisse Achtung vor Alter und Erfahrung aus.

„Die Grand Fleet liegt jetzt an der Kette. Seit dem 31. Mai 16, seit Jütland, ist der Gedanke an die Entscheidung in der Freiwasserschlacht fallen gelassen worden.

Admiral Jellicoe hat in seiner Denkschrift nach der Schlacht vor dem Skagerrak keinen Zweifel über seine Ansicht als Führer der Flotte gelassen. Die Grand Fleet wird mit den Deutschen keine Schlacht mehr suchen, sie wird sich auch keine aufzwingen lassen. Lieber sollen deutsche Kreuzer da oder dort mal unsre Küstenbefestigungen zusammenschießen! Das Risiko in einer Schlacht der beiden versammelten Flotten ist für England zu groß. Erhebliche Verluste an Linienschiffen und Schlachtkreuzern können wir nicht ertragen, sie wieder zu ersetzen, braucht es Jahre . . . der Verlust der Schlachtkreuzer „Queen Mary" und „Indefatigable" war schon fast mehr als genug für uns. Wir müssen aber die weite Blockade der deutschen Bucht aufrecht erhalten, koste es, was es wolle . . . wenn es auch noch Jahre dauern soll. Wenn die Unterbindung der gesamten Zufuhr nach Deutschland mit unserer Blockade und durch Druck auf die wenigen Neutralen restlos durchgeführt sein wird, dann ist die Hand an die Gurgel des Feindes gelegt . . . die wirtschaftliche Abschnürung muß ihn letzten Endes abwürgen. Die Aufgabe unserer Grand Fleet aber ist es, zur Durchführung all unserer Maßnahmen als ständige Drohung unverletzt und vollzählig im Hintergrunde zu stehen."

„Wenn das auch die Ansicht des Flottenchefs ist, so ist doch noch lange nicht gesagt, daß Whitehall sie billigt", ereifert sich der Lieutenant, „damit würde die Admiralität doch eine zu schwere Zumutung an den Elan und die Kampfbereitschaft der Flottenbesatzungen stellen. Wahrscheinlich wird bald ein neuer Flottenchef erscheinen . . ."

„Die Admiralität hat die Denkschrift Jellicoes gebilligt und ent-

schieden, nach ihr zu verfahren", spricht der Commander ernst weiter. „Der ganze Krieg wächst sich ja immer mehr zum reinen Wirtschaftskrieg aus . . . der wirtschaftlich Stärkere wird letzten Endes den wirtschaftlich Schwächeren immer abwürgen. Mögen die Deutschen auf dem Festlande militärisch auch noch so sehr vorankommen . . . in Belgien, in Rußland, auf dem Balkan . . . solange es gelingt, sie von den Weltmeeren fernzuhalten, liegt wirtschaftlich unsere Hand an ihrem Hals."

Das interessante Gespräch hat immer mehr Hörer angelockt. Einer aus dem Kreis widerspricht:

„Schon richtig, Commander, aber Druck erzeugt bekanntlich Gegendruck. Wir wollen die Deutschen nicht auf die freie See lassen . . . sie aber zerstören unsern Handel und halten unsere Zufuhren von England fern mit ihren verteufelten Unterseebooten . . . Haben sie nicht erst in den letzten Wochen alle Gewässer um England zum Sperrgebiet erklärt, in dem sie jedes Schiff ohne Warnung torpedieren wollen?"

„Und wie diese neuen deutschen Unterseeboote arbeiten!" ereifert sich ein anderer. „Mit fabelhafter Sicherheit holen sie aus den bestgesicherten Geleitzügen ihre Opfer heraus und sind im Augenblick wieder verschwunden. Alle Rammversuche und Wasserbomben helfen nichts. 1914 war ich auf der ‚Hogue', als die Torpedos von ‚U 9' sich in ihren Bauch bohrten . . . vorher hat man gelacht, bis man's am eigenen Leib zu spüren bekam. So wird es auch jetzt wieder kommen . . ., *sie* werden uns aushungern . . ." Der Commander blickt finster. Seine herabfallenden Mundwinkel in dem glattrasierten Gesicht zeichnen sich noch härter und schärfer ab als sonst.

„England hat seit Jahrhunderten noch in jedem Krieg die erste Hälfte verloren, um die zweite Hälfte und damit den Krieg zu gewinnen. Ich glaube, man hofft, auch dieser deutschen U-Bootspest Herr zu werden . . . Minen werden mit der Zeit die ganze

deutſche Bucht zuwerfen . . . dann ſollen ſie herauskommen, wenn ſie noch können!" Der Commander weiß ſelbſt nicht, ob er ſeinen eigenen Worten noch glauben darf. Er hatte vor dem Kriege auf Auslandsſtationen viel Berührung mit deutſchen Seeoffizieren, vor allem auf der China-Station, geſellſchaftlich und bei gemeinſamen Unternehmungen. Er war bis zum Beginn des Krieges immer der Anſicht geweſen, daß dieſe beiden verwandten großen Völker eigentlich zuſammen gehörten. — —

„Wenn die Deutſchen aber ihr neues Gerät frontbereit entwickelt haben werden, Minen anſtandslos ohne Gefahr zu räumen — man rechnet, daß die deutſchen U-Boote monatlich bis zu einer Million Bruttoregiſtertonnen Frachträumte verſenken können — wird dann unſere Regierung das hungernde eigene Volk dazu bringen können, durchzuhalten?" fragt einer der jüngeren Offiziere. „Dabei ſcheint es doch ſo, als ob zur Zeit ein einigermaßen tragbarer Frieden mit Deutſchland zu haben wäre?"

„That's the question", — „Das iſt eben der ſpringende Punkt", ereifert ſich nun auch der Commander. „Wenn eine Regierung nicht feſtbleibt, nicht durchhalten will, ſchlapp macht . . . dann iſt die beſte Truppe mit dem härteſten Kampfwillen führerlos, ſie zerfällt, wird überrannt, die Daheimgebliebenen werden politiſch haltlos, ſie ſpalten ſich, alle wenden ſich gegen alle, die Unterwelt beherrſcht die Lage. Ein Volk, dem das paſſiert, deſſen politiſche Führung mitten im härteſten Ringen verſagt, dem ſo das Rückgrat gebrochen wird, ein ſolches Volk iſt verloren. Dann wird der Spruch der Geſchichte einmal lauten: ‚vae victis — ‚wehe den Beſiegten.' In Rußland können wir eben den Anfang dieſes Prozeſſes beobachten. Die zariſtiſche Regierung hat verſagt, die nachfolgende demokratiſch-ſozialiſtiſche wackelt ſchon, dahinter erhebt ſich der Bolſchewismus . . . Aufruhr im Innern — während die Deutſchen die brüchige Front eindrücken.

So werden ſich die Dinge zwangsläufig entwickeln, wenn eine

schwache Regierung vor der Niederlage steht. Bei der jetzigen gegenseitigen Betonung des Wirtschaftskrieges müssen wir beide, die Deutschen und die Engländer, letzten Endes schlapp machen... es fragt sich nur, auf wessen Seite die Agonie zuerst eintreten wird!

Hier muß uns ganz bewußt die Propaganda zu Hilfe kommen, die in der Heimat den eigenen Kampfwillen hochhält, im Land der Feinde aber den Willen am Durchhalten zu lähmen sucht ... Lord Northcliffe —"

Schweigen ringsum. All die Männer, die sich im Halbkreis um die Ecke in der Messe geschart haben, von der das Gespräch ausging, blicken starr vor sich hin.

Endlich bricht wieder einer die bange Stille:

„Aber die deutschen Kaperschiffe? Seit kurzem fahren sie getarnt, wie unsere Unterseebootsfallen. Kein Ozean ist vor ihnen mehr sicher. Immer wieder werden Handelsschiffe überfällig ... auf Schiffahrtswegen, auf denen bestimmt kein deutsches U-Boot ist. Läßt sich denn gegen diese Korsaren gar nichts ausrichten?! Sie müssen doch unsere Blockadelinie passiert haben! Und wenn mal einer gefaßt wurde, hat er bestimmt erst noch einen von uns in die Tiefe geschickt!"

„Sehen Sie — und gerade deshalb müssen wir uns hier oben im Norden herumtreiben!" erklärt der Commander lebhaft seinen aufhorchenden Zuhörern. „Der Kommandant hat Geheimbefehle der Admiralität hinsichtlich der Kaperschiffe ... auch unser Nachrichtendienst in Deutschland bringt manchmal brauchbare Informationen über diese deutschen Hilfskreuzer. Da die Durchfahrt südlich von Island durch unsere Kreuzer scharf kontrolliert wird, müssen die Kaper versuchen, außen, im Norden um Island herumzugehen, wenn sie aus- oder einlaufen. Unsere Aufgabe ist es, ihr Passieren rücksichtslos mit allen Mitteln zu verhindern. Deshalb sind wir hier oben, zwischen Island und Norwegen, und

haben hier geduldig auszuharren, am Rand des Nordpolarkreises . . . und nicht etwa darum, weil wir am Nordpol Familienwohnungen beziehen sollten!"

★

Es geht auf Mittag. Eben schrillen die Bootsmannsmaatenpfeifen durch die Decks:
„Alle Mann backen und banken."
Willkommene Abwechslung im eintönigen Dienst: das Mittagessen mit der anschließenden kurzen Ruhepause.
Mißmutig und ungeduldig pendelt der Offizier der Wache auf der Brücke der „Achilles" auf und ab. Er kann seine Ablösung, die bald kommen muß, kaum erwarten.
Wenig schönes Wetter hat er hinter sich: Schnee- und Regenschauer haben sich mit mittlerer Stärke von Wind und See aus Südosten vereint. Wie soll es auch auf 65° nördlicher Breite und 0° Länge anders sein!
Bis zur Nase den Mantelkragen hochgeschlagen, die Hände in den Taschen vergraben, bleibt er auf der Brückennock stehen. Einige Seemeilen ab trudelt „Dundee", die „Achilles" zugeteilt ist. Dicke schwarze Wolken jagen mit ungeheurer Schnelligkeit über das Schiff dahin, grauweiße Nebelfetzen treiben über die See, verdecken manchmal die Sicht, geben sie dann ganz plötzlich wieder frei — gerade so, als ob ein Vorhang auf- und zugezogen würde.
Eben verjagt der stoßweis einsetzende, steife, böige Wind wieder eine Nebelbank. Er zerreißt sie in viele Fetzen, die sich in seltsamen, phantastischen Gebilden allmählich verlieren und damit die Sicht bis an den Horizont wieder frei geben.
Dem Spiel der Elemente zusehend, hört der Wachgänger die Stimme eines Ausguckpostens:
„Dampfer Steuerbord voraus!"

„Wo?" — Da, jetzt kann er ihn auch schon selbst sehen: im Nordosten ... etwa neun Seemeilen ab ... östlich fahrend. Sein kurzes Kommando richtet Kurs auf den gesichteten Dampfer zu. „Läufer! — Kommandanten wahrschauen, Dampfer in Sicht!" Der Kommandant kommt auf die Brücke gestürzt, nicht gerade erfreut über die Störung ... jetzt vor dem Lunch. Die neun Seemeilen Abstand sind nicht so schnell aufzuholen, ungeduldig muß er die eigene Geschwindigkeit bald auf 20 Knoten steigern. Die durch Flaggensignal herbeigerufene „Dundee" kann nicht so schnell mittun, sie bleibt immer weiter zurück.

Endlich nach zwei Stunden, gegen 14 Uhr, ist der Dampfer eingeholt. Von der Brücke der „Achilles" kann man ihn genau betrachten: schätzungsweise 7000 Bruttoregistertonnen groß, liegt er bis zur Lademarke im Wasser, führt die norwegische Flagge, hat norwegische Neutralitätsabzeichen an beiden Seiten der Bordwand aufgemalt, vorn am Bug steht „Rena=Norge".

„Will wohl Trondheim ansteuern ... hat die befohlenen englischen Häfen nicht angelaufen ... um sich unserer Kontrolle auf Bannware zu entziehen", meint der wachhabende Offizier.

„Die ausgefallene Untersuchung soll jetzt nachgeholt werden", entscheidet der Kommandant.

Internationale Signalflaggen flattern im Wind, geben Befehl kehrt zu machen, der „Achilles" zu folgen. Auf dem angehaltenen Dampfer geht, als Zeichen, daß er verstanden hat, der Gegensignalwimpel hoch. Folgsam macht er schwerfällig kehrt und folgt hinter „Achilles" der herankommenden „Dundee" entgegen.

Nach Vereinigung der drei Schiffe erhält „Dundee" Befehl, die Untersuchung des Dampfers vorzunehmen, während „Achilles" nach der entgegengesetzten Seite, zwei bis drei Seemeilen entfernt, auf Warteſtellung geht.

★

Dem Kommandanten der „Dundee" ſcheint der angehaltene Dampfer nicht ſo harmlos . . . er weiß nicht warum . . . im Unterbewußtſein hat er tiefes Mißtrauen. Deshalb will er nicht nah an ihn herangehen. Er bringt in etwa zwei Seemeilen Abſtand das Priſenboot mit einem Offizier und fünf Mann zu Waſſer. Doch die grobe See hindert das Boot am Vorankommen, ſo daß „Dundee" es bis auf tauſend Meter an den Dampfer heranſchleppen muß. Der hat ſich inzwiſchen ſo gelegt, daß „Dundee" ihr Enterboot nicht mehr ſehen kann, nachdem es an ſeiner Leebordwand längsſeit gegangen iſt.

Das alles erhöht das Mißtrauen des engliſchen Kommandanten . . . noch ehe eine Meldung ſeines Enteroffiziers herüberſignaliſiert iſt, entſchließt er ſich, den Dampfer durch internationale Flaggenſignale auszufragen.

„Was für ein Schiff?" ſignaliſiert er.

Keine Antwort. Dauernd gehen die Schrauben des Dampfers.

„Stoppen Sie ſofort!"

Nach einigem Zögern kommt endlich eine Antwort, ſie beſteht aus zwei Signalflaggen, die keinen Sinn ergeben.

„Beachten Sie meine Signale!"

Nichts erfolgt. Jetzt wird's „Dundee" zu dumm. Ein blinder Schuß kracht, rollt dumpf über die See. Vielleicht nimmt der törichte Norweger ſeine Gedanken nun beſſer zuſammen.

„Was für Ladung haben Sie?"

„Stückgut" — iſt die Antwort. Wie kann man nur ſo dumme Antworten geben! „Dundee" iſt ſo klug wie zuvor. Sie fragt weiter:

„Von wo kommen Sie?"

„Von Mobile." — So, jetzt kann er feſtgelegt werden, der Dummkopf, denken ſie auf „Dundee".

„Wann ſind Sie abgefahren?"

Wieder keine Antwort, nichts regt ſich an den Flaggleinen.

Was sind das für törichte Antworten . . . von so einem großen Kerl . . . der sollte doch eine intelligentere Führung haben! Bei einem kleinen Tramp könnte man es schließlich verstehen . . . Weshalb arbeitet er nur immer mit seinen Schrauben? . . . Hat er damit vielleicht eine Absicht? Es sieht fast aus, als wolle er in eine ganz bestimmte Lage zu mir kommen . . . Langsam geht dem englischen Kommandanten ein kleiner Lichtschimmer auf. Sollte das vielleicht — ein auslaufendes deutsches Kaperschiff sein, das mich an der Nase herumführen will, bis es die richtige Lage zum Torpedoschuß eingenommen hat? schießt es ihm durch den Kopf.

Doch er zögert immer noch, etwas zu veranlassen.

Warum gibt der Enteroffizier nur keine Signalnachricht? . . . Über eine Stunde ist er nun schon drüben! Blödsinnige Lage . . . solange meine Leute dort an Bord sind, kann ich nichts tun — — Pardauz! Jäh wird er unterbrochen im Sinnieren . . . mit einem Fuß im Kartenhaus stehend, hört er von drüben ein Klappen und Krachen . . . Eisen schlägt gegen Eisen . . . sein Kicker fliegt ans Auge . . .

Wahrhaftig! Wo sind denn die norwegischen Neutralitätsabzeichen geblieben? Vorhin habe ich sie noch deutlich gesehen! Also doch — einer dieser verfluchten Kaper! Von Anfang an ist mir dieser Verdacht nicht aus dem Kopf gegangen! Seine Leitung ist kurz, intuitiv brüllt er, ohne sich darüber besondere Rechenschaft zu geben:

„Halbe Fahrt voraus! — Feuer eröffnen!"

Doch halt — sein eigenes Prisenkommando ist ja noch drüben an Bord . . . schon will er den eben ausgesprochenen Befehl rückgängig machen . . . da ruft einer:

„Torpedolaufbahnen!"

Tatsächlich! . . . Da kommen sie schon auf „Dundee" los . . . zwei Blasenbahnen todbringender Torpedos . . . Aber nun, da

er die Gefahr klar erkannt hat, wird der Kommandant plötzlich ruhiger; jetzt weiß er wenigstens, woran er ist.
Breitbeinig, kaltblütig steht er auf seiner Brücke, schätzt die Chancen ab: Zielschiff für anlaufende Torpedos . . . Werden sie mich zu fassen kriegen — werden sie nicht? Verdammt — sie liegen hart am Wind!
Doch schon hat „Dundee" Fahrt aufgenommen . . . auf fünf bis fünfzehn Meter laufen beide Torpedos hinter ihrem Heck vorbei! Da sie zunächst still dagelegen hatte, war am Torpedozielapparat drüben natürlich keine Fahrt des Ziels berücksichtigt worden . . . jetzt ist das Ziel auf einmal in Fahrt, beide Torpedos müssen so vorbeilaufen. Der Kapitän der „Dundee" weiß selbst nicht recht, wieso sein Schiff in Fahrt kam — sein vorhin rein gefühlsmäßig gegebener Befehl war nun doch richtig gewesen.
Auch die Geschütze der „Dundee" speien Tod und Verderben. Die Brücke seines Gegners liegt unter Feuer, Granaten fegen seine Decks längs, verursachen Explosionen, reißen Dampfrohrleitungen auf, dringen in den Maschinenraum. Da der Dampfer schräg von hinten bestrichen wird, ist die Wirkung der Treffer katastrophal: Explosionen mit Massen von Rauch . . . Wolken von Dampf . . . Feuer breitet sich auf ihm aus . . . er ist im Augenblick vom Bug bis zum Heck vollständig in Flammen eingehüllt. Rauch und Qualm werden heruntergedrückt, vom heftigen Wind längsgetrieben. Schwer liegt eine dicke Rauchfahne auf dem Wasser . . . in Richtung auf „Dundee" . . . sie sieht vom beschossenen Dampfer nichts mehr . . . alles ist schwarz. Sie will sich seitlich aus der Rauchfahne herausetzen . . . quietschend dreht sich das Ruderrad . . . da kommt ein dritter Torpedo angelaufen . . . läuft aber infolge ihrer schon aufgenommenen Drehung an „Dundee" eben vorbei . . . schon wieder hat sie sich unbewußt gerettet!
Jetzt erst, gut fünf Minuten nach Beginn des Kampfes, kommt

von drüben Artilleriefeuer. Ob die Treffer der „Dundee" die Artillerieleitung des verkappten Norwegers gleich von Anfang an behindert haben — ob sein Kommando sich zu sicher auf die Torpedowaffe verlassen hat? — Wir wissen es nicht — —
Einige Salven mittleren Kalibers gehen über „Dundee" nieder, dann geschützweises Einzelfeuer in schneller Folge. Während der Engländer abläuft, nimmt die andere Seite des Dampfers die mit hoher Fahrt herankommende „Achilles" unter Feuer.

★

Als „Dundee" befehlsgemäß zur Untersuchungshandlung schritt, hatte „Achilles" in einiger Entfernung auf der Stelle gelegen, ohne jeden Argwohn das Ergebnis abwartend.

Ungeduldig trommeln die Finger des Kommandanten auf der Karte — der Zirkel fliegt in die Ecke . . .

„Anfragen, wie lange ‚Dundee' sich noch verweilen will!" gibt er Anweisung.

„Eine ganze Stunde dauert diese Untersucherei schon . . . wir müssen endlich weiter . . . die bilden sich wohl ein, wir seien fertig für heute . . ." da wird er von der Brücke her durch erregte Rufe unterbrochen:

„Ein deutsches Kaperschiff!"

Mit einem Sprung ist er draußen, sieht ein Gefecht im Gang, „Dundee" ablaufen, den angehaltenen Dampfer in einen Rauch von heller Farbe gehüllt, so, als ob er künstlichen Nebel erzeuge. „Äußerste Kraft voraus — Feuer eröffnen!" ist die Antwort des Kommandanten auf diese Überraschung.

Die Maschinen springen an, die Kanonen bellen, mit hoher Fahrt geht's nach dem Kampfplatz. Der angehaltene Dampfer wehrt sich jetzt auch gegen den zweiten Gegner, ringsum hauen seine Granaten herunter.

„Er soll einen Torpedo bekommen", beschließt der Kommandant der „Achilles".

Am Stevenlauf des „Norwegers" geht eine hohe Wassersäule hoch, anscheinend aber ohne große Folgen — schon kommt auch auf die „Achilles" zu eine Blasenbahn. Der Torperdo läuft gut, doch ehe die Blasen ihr Ziel erreicht haben, schießt der Torpedo aus dem Wasser heraus und versäuft — —

Auf „Achilles" glaubt man, in der Nähe des nach beiden Seiten heftig feuernden Dampfers ein Unterseeboot zu beobachten.

Gegen 16 Uhr brennt der „Norweger" über seine ganze Länge weg, heftige Explosionen sind auf ihm zu sehen, von englischer Seite wird Feuer eingestellt.

*

„Dundee" hat, Hilfe suchend, auf „Achilles" zugehalten. „Achilles" sucht sie aufzunehmen. Beim Näherkommen gehen am Mast von „Dundee" Signalflaggen hoch: sie meldet ein Unterseeboot bei dem brennenden Dampfer. Es ist aber keines zu sehen, doch beide britischen Schiffe nehmen jetzt das Artilleriefeuer auf den brennenden Dampfer unbarmherzig erneut auf.

Trotz seiner Lage fährt dieser fort, bis zum letzten Augenblick zu kämpfen, zuletzt nur noch mit einem Geschütz — bis er um 16.35 Uhr versinkt . . . in Flammen gehüllt . . . eine einzige weißglühende Masse . . . Man sieht keine Überlebenden . . . er hinterläßt keinen . . . auch das englische Prisenkommando geht mit ihm in die Tiefe . . .

Dann ist nichts mehr zu sehen . . . Die See liegt still wie zuvor . . . Nur langsam können sich die Engländer Rechenschaft geben über das eben Erlebte . . . an einen Teufelsspuk der Hölle könnte man glauben, so überraschend plötzlich und heftig war das gekommen . . . Kieloben treibt ein Boot vorüber und ein

Ölfaß, das leck zu sein scheint. Das auslaufende Öl war wohl die Ursache, daß eine Unterseebootsspur vermutet wurde.

★

Der rätselhafte, geheimnisvolle Dampfer, der sich so tapfer gewehrt hatte, war der getarnte deutsche Hilfskreuzer „Leopard" ... der einstige englische Dampfer „Yarrowdale", von „Möwe" am 11. Dezember 1916 auf dem Nordatlantikwege genommen und mit Prisenbesatzung nach Deutschland zurückgeschickt. Am 31. Dezember 1916 war er wider Erwarten glücklich in Swinemünde eingelaufen, anschließend daran zum deutschen Hilfskreuzer umgebaut und ausgerüstet ... nun war er eben dabei gewesen, zum Kreuzerkrieg nach dem Atlantischen Ozean auszulaufen.
Er war in die schlimmste Lage hineingeraten, in die ein getarnter Hilfskreuzer überhaupt kommen konnte. „Leopard" aber hat gezeigt, wie sich ein deutscher Kreuzer auf verlorenem Posten verhält: kein Gedanke an Übergabe ... Kampf bis zum letzten Mann! Sieg oder Untergang ... Gefangenschaft gibt es nur in den seltensten Fällen, vielleicht dann, wenn der Kämpfer von seinem Gegner wehrlos aus dem Wasser gezogen wird.

★

Irgendwo an der norwegischen Küste holen zwei alte Fischer ihr Netz ein. Es ist im Sommer des Jahres 1917. Auf einmal hält der eine inne, ruft erschrocken:
„Dunnerkiel, ick glaub, wi hät so'n Düvelsding von Mine im Netz drin!"
Vorsichtig holen sie das Netz vollends ein, entwirren die Maschen und finden — eine Flasche, gut verkorkt, darin anscheinend ein zerknittertes Stück Papier.
Wahrscheinlich eine Flaschenpost von einem Fahrzeug, das sich

einmal in Seenot befunden hat, denken sie und bringen den Fund ihrem Ortsvorsteher.

Der holt den Papierfetzen vorsichtig aus der Flasche raus, und dann entziffert er die krausen Buchstaben:

»Wir stehen am 16. März 1917 um 2 Uhr nachmittags zwischen Island und Norwegen, 64° 50' Nord- — 1° Westlänge. Gefecht mit englischen Kreuzern. Kämpfen für Ruhm und Ehre Deutschlands. Einen letzten Gruß an unsere Angehörigen.

Martin Schröter, Steuermann, J. Howahrde, Maschinist. C. Hemrich, Maschinist. H. Bornemann, Maschinist. Bonnicke, Obersteuermann.«

★

Alle sind gefallen — nach heftigem, trotzigem Kampf — hinabgegangen auf den Meeresgrund bis auf den letzten Mann!

Nur englische Berichte zeugen von einer Tat, die die deutsche Marine zu höchstem Stolze berechtigt.

Kein Kreuz— kein Ehrenmal erzählt und mahnt an der Gefechtsstelle an Kampf und Untergang jener tapferen deutschen Männer . . . jener Männer, die sich beim Auslaufen aus heimischem Hafen klar waren über die möglichen Folgen ihrer Einsatzbereitschaft . . . die den Gruß an ihr deutsches Vaterland im Herzen trugen: „Morituri te salutant" — „Die dem Tod Geweihten grüßen dich . . ."

Nur die unergründliche weite See — nur die ewig brandenden, brausenden und wandernden Wogen des Nordmeers singen dort über dem deutschen Massengrab ihr immer wiederkehrend, ewig, eintönig Lied — —

Durch . . .

Am Abend des 16. März 1917 ahnt auf „Möwe" niemand etwas von der grausigen Tragödie, die sich am Nachmittag auf der andern Seite in der Blockadezone — östlich von Island — abgespielt hat.

Wir stehen dicht vor der äußersten westlichen englischen Absperrlinie — südwestlich von Island. All unsere Gedanken sind auf den bevorstehenden Durchbruch gerichtet.

Heimische Funknachrichten sind keine eingetroffen . . . da nützte auch alle Aufmerksamkeit des Funkpersonals nichts.

„Alles Ohrenausspritzen hat nichts geholfen", stellt ein Sanitätsgast bedauernd fest.

„Vielleicht sind gerade deine Spritzen daran schuld . . . oller Quacksalber!" wirft ihm der lange F.T.-Obergast ergrimmt an den Kopf.

„Es scheint also, daß die Heimat uns aufgegeben hat. Kein besonders sympathischer Gedanke . . . wer weiß, was uns da noch alles bevorstehen mag! Nun, dann taumeln wir eben als Blinder durch den Straßenverkehr . . . vielleicht erreichen wir auch so den Gehweg auf der andern Seite. Einesteils nicht sehr trostvoll . . . aber stellt euch mal vor, was das für eine Überraschung geben wird, wenn die verloren geglaubte ‚Möwe' auf einmal vor der Kieler Hafensperre steht! Junge — Junge, darauf kann man sich wenigstens freuen!" beschließt ein Dritter den Speech.

*

Es werden jetzt aber auch keine Nachrichten mehr erwartet . . . es wäre doch zu spät. Denn wir müssen bereits in der Nähe der äußersten englischen Bewachungslinie sein.

In der Nacht wird starker feindlicher Funkverkehr beobachtet, nachdem am Abend schon einzelne englische Kriegsschiffstationen

ſchwach gehört worden waren. Es muß eine größere Anzahl von Fahrzeugen ſein, die vielleicht auf einer Standlinie dicht vor „Möwe“ auf und ab ſtehen, von einem Führerſchiff dirigiert. — Manchem wird's heiß im Kopf — —

Der Tag meldet ſich, zaghaft graut's im Oſten. Spät und nur langſam will es hell werden. Der bleigraue Himmel drückt ſchwer auf das graue Meer.

Aber ein erſehnter dichter Nebel umhüllt uns, wenn auch eiſige Kälte die müden Glieder erſchauern läßt. Steifer Wind weht von achtern, in der ſpiegelglatten See macht „Möwe“, deren Maſchine mit allerhöchſten Umdrehungen läuft, brauſende Fahrt.

Faſt unheimliche Stille liegt über dem Schiff. Dienſt wird nicht gemacht . . . die Wache hat Wache, die Freiwache Ruhe. Liebevoll befummeln die Geſchützführer der Kriegswache ihre Geſchütze, zählen die Bereitſchaftsmunition, ziehen die Zünder an den Granatköpfen nach, putzen immer wieder von neuem die Gläſer der Fernrohrviſiere, die in der taufeuchten Luft dauernd beſchlagen und trüb werden.

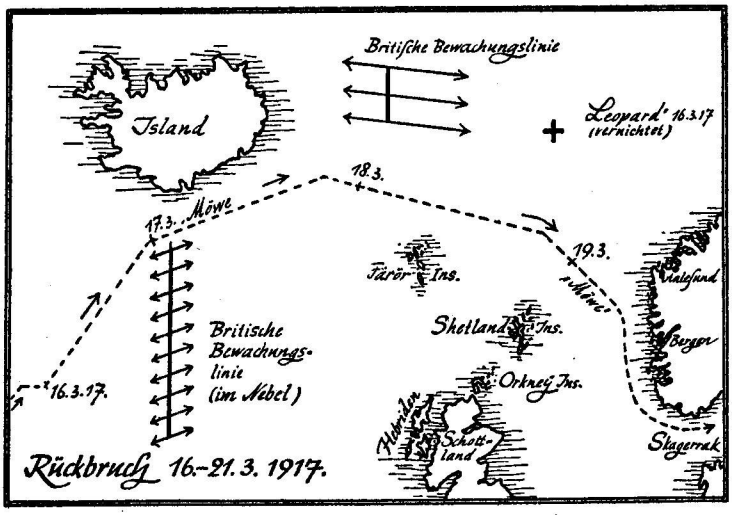
Die glänzenden Rohre der Kanonen blinken in den ſtechenden, blendenden, weißen Strahlen des Nebellichtes. Wer weiß, wie bald ſie ſprechen werden! — Als: Ultima ratio patriae. — Als: Äußerſtes Mittel des Vaterlandes.

Der feindliche Funkverkehr wird immer ſtärker.

„Die gebenden feindlichen Stationen müſſen zum Greifen nah ſein“, meldet die Funkſtation nach der Brücke.

In dem herrſchenden Nebel ſind aber keine Fahrzeuge zu ſehen. Stier bohren ſich die Blicke der Männer auf der Brücke in die Nebelbank, verſuchen, die weiße dicke Wand zu durchdringen; ihre übernächtigen, müden und überanſtrengten Sinne glauben immer wieder ſchwarze, jagende Schatten zu ſehen.

Äußerlich ſind ſie ein Bild von Ruhe und Sicherheit, innerlich trägt jeder qualvolle Ungewißheit und Erwartung im Herzen.



Jeden Augenblick kann die feindliche Meute auftauchen, der Zusammenstoß erfolgen — dann sitzen sie in der Falle und werden abgeschossen . . . alles Wehren wird am endgültigen Ausgang nicht viel ändern können! Nur die Flagge, ihre Kriegsflagge, unter der sie bis jetzt siegreich über die Ozeane der halben Welt gezogen sind, das weiße Tuch mit dem schwarzen Kreuz . . . das soll über ihnen wehen bis zuletzt . . . unbesiegt soll die Flagge über dem sinkenden Schiff im Winde wehen. Alle Maßnahmen, wie das Schiff erforderlichenfalls gesprengt, versenkt werden soll, sind getroffen — die Selbstvernichtung, wenn es keinen andern Ausweg mehr gibt, ist planmäßig festgelegt. „Möwe" soll dem Feinde bestimmt nicht in die Hände fallen.

Die Funksender des Gegners beginnen zu brüllen, um gleich darauf zu stehen und — wieder langsam leiser zu werden.

Es ist Mittag. Unser gegißtes Besteck läßt uns dicht unter der Südwestecke von Island stehen.

Die erſte Klippe iſt umſchifft. In dem günſtigen dicken Wetter ſcheint die äußerſte engliſche Bewachungslinie entweder richtig durchbrochen oder ihr nördlicher Flügel ganz dicht gerade umgangen zu ſein.
Die Tarnkappe hat wieder einmal geholfen ...
Schon iſt das alte natürliche Selbſtbewußtſein zurückgekehrt ... noch ſtrahlt uns der Stern des Glücks!

★

Land iſt im Nebel nicht zu ſehen, obwohl man glaubt, es riechen zu können. Der Nebel beginnt ſich langſam zu lichten, es bleibt aber vorerſt ſtark dieſig mit nur geringer Sichtweite.
Die Ausſichten liegen ſomit günſtig für den kürzeren Weg: mit öſtlichem Kurs läuft der „Fliegende Holländer" dicht unter der Südküſte Islands weiter — ſeinem Ziel entgegen — —
Jetzt iſt er mitten drin — in der nördlichen Blockadezone. Nun iſt kein Ausbiegen mehr möglich — und kein Zurück, wenn man auch wollte. Die Würfel ſind gefallen ... Durch! heißt die Loſung ... oh, wie wird das ſchlechte Wetter herbeigewünſcht, das wir beim Auslaufen hier oben angetroffen hatten!
Die See iſt immer noch ruhig, der Wind pfeift immer noch von achtern und unterſtützt unſer Vorankommen. Die Maſchine hat ihr Alles herzugeben, die Schraube ſchlägt wieder wie damals bei der Jagd am Kap Frio.
Die Spannung wächſt ins Unerträgliche.
„In zwei Tagen ſind wir in Kiel ... oder in Liverpool ... oder beim lieben Gott ..." höre ich hinter mir auf der Brücke.
Wo mag bloß der Klabautermann ſtecken! Wenn der Kerl auch ſonſt im allgemeinen dem Seemann nur Unglück bringen ſoll ... beim Auslaufen hat er uns doch beſchützt! Aber er läßt ſich diesmal nicht blicken — ebenſowenig wie der Feind — —
Wieder iſt ein Wendepunkt erreicht: die Südoſtecke Islands. Nur

auf der Karte, mit Kurs und Geschwindigkeit ist der Punkt zu konstruieren. Eine Landpeilung oder die Höhenmessung eines Gestirns ist bei der dicken Luft unmöglich.

*

Rings um England herum liegt das deutsche U-Boots-Sperrgebiet bis nahe an Norwegen heran. Dort, längs der norwegischen Küste, ist eine Rinne, die dem neutralen Verkehr freigegeben ist. Überall im Sperrgebiet lauern unter Wasser deutsche Unterseeboote, die jeden hier fahrenden Dampfer ohne Warnung zu torpedieren haben. Es wird daher vom größten Teil der Handelsschiffahrt gemieden und folglich in ihm auch keine englische Bewachung anzutreffen sein.. Aber trotzdem erscheint es uns nicht ratsam, uns den deutschen Torpedos auszusetzen. Jetzt zu guter Letzt noch so abgeschossen zu werden . . . Himmelherrgottdonnerwetter! Da sollte denn doch lieber gleich der Teufel dreinschlagen!

Also benützen wir die neutrale Rinne an der norwegischen Küste. Um sie zu erreichen, müssen wir erst an der Nordgrenze des Sperrgebiets längs, Richtung Norwegen . . . Aalesund ansteuern.

Beim Eintritt ins Nordmeer wird es grimmig kalt. Alles ist vereist, an den Masten und in ihrem Tauwerk — wo beim Auslaufen das St.-Elms-Feuer geirrlichtert hatte — hängen lange Eiszapfen. Erstarrende Finger halten krampfhaft das Doppelglas. Müde Augen suchen immer wieder von neuem den Horizont ab.

Die Kälte vertreibt den Nebel. Luft und Sicht werden übereinmal so klar, wie sie es unter dem Tropenhimmel kaum sein konnten. Unwahrscheinlich scharf abgegrenzt liegt die Linie rings um uns, an der Himmel und Meer zusammenstoßen. Man könnte meinen, sie sei mit Zirkel und Bleistift in die Natur ge-

zogen. Vor den Augen flimmert's, wenn sie zu lange ausschauen. „Voraus Land in Sicht!" meldet das Krähennest.

Breite dunkle Schatten erscheinen über der Kimm, darin sind weiße lange Flächen zu sehen, noch blendender als das Strahlen um uns.

Bald stehen steil und schroff zum Meer abfallende Berge da, sie hängen in der Luft, zwischen Land und Meer klafft eine breite Lücke — Fata Morgana! Lange, große Schneefelder, weiße, schneebedeckte Gipfel funkeln und glänzen über düsterem, schwarzem Gebirgsstock, erdrücken das Herz in gewaltigem Eindruck — An den Ätna muß ich denken, als ich vor drei Jahren, vom Suezkanal herkommend, im Frührot eines bitterkalten Wintermorgens Sizilien ansteuerte . . . und an die Sierra Newada . . .

Vor der Großartigkeit dieser Naturerscheinung verblassen alle Sorgen — —

Wir stehen nun vor der Frage: Hat es einen Zweck, noch den großen Haken nach Osten zu schlagen, oder sollen wir es wagen, gleich südöstlich durch den vorspringenden Zipfel des Sperrgebietes nach der neutralen Rinne zu gehen?

„Durch!" lautet der Entschluß des Komandanten. Jeder hört es gern, die Ungeduld läßt sich nicht mehr zügeln . . . lieber die Gefahr eines Unterseebootsangriffs . . .

Die Ostgrenze des Sperrgebietes wird unbehelligt erreicht. Unter der norwegischen Küste stehen endlose Geleitzüge von Kauffahrteischiffen, die von Kriegsschiffen bewacht und begleitet werden. Sie kümmern sich nicht um den verrückten Holländer, der sich auf eigene Gefahr den deutschen Unterseebooten aussetzt. Noch im Sperrgebiet fahrend, steuert er mit brausender Fahrt südwärts, der lockenden Heimat entgegen — —

Jetzt bleibt uns noch die Frage: Sollen wir die Nordsee oder die Ostsee als Einlaufweg wählen? . . . Nordsee wäre kürzer, einfacher, aber ihre Minensperren . . . wir wissen ja nichts über sie,

und was mag sich hier in den letzten Monaten alles verändert haben! Also bleibt uns nur Ostsee durch den Sund, der vom internationalen Handel benutzt wird.
Auch beim Eintritt in das Skagerrak bleiben wir vorsichtshalber auf der norwegischen Seite — nicht der geringste Verdacht darf erregt werden — und steuern den Christiania-Fjord an. Der internationale Handel ist hier in so enger Straße zusammengedrängt, daß dem einzelnen Neutralen kaum irgendwelche Beachtung entgegengebracht wird.
Endlich im Christiania-Fjord ist die Zeit gekommen, wo unser Funksender zum erstenmal seit vier Monaten wieder laut; so laut er kann, in den Äther hinausheult und dem Admiralstab meldet: „. . . Standort Seiner Majestät Hilfskreuzer ‚Möwe' Christiania-Fjord, beabsichtigt Einlaufen in die Ostsee durch Sund, hat versenkt 26 Schiffe mit 119 676 Bruttoregistertonnen Frachträumte und 103 729 Tonnen an Ladungen (Bannware), hat 593 Gefangene an Bord" . . . So, jetzt soll er's nur hören, der stolze Brite, der die See beherrschen will!

★

Nun geht es südwärts. Das Kattegatt ist vereist. Wohin der Blick reicht, ein Eisfeld am andern.
Das Schiff brummt und schnauft dem Eis entgegen: „Gebt Raum, gebt Raum . . . hab' keine Zeit!" Drohend schiebt es sich näher und näher an das Eis heran, knirschend bohrt sich der Steven durch die einzelnen Felder, reißt lange Sprünge hinein, wie dünne schwarze Schlangen ringeln sie sich auf der blendendweißen Fläche, berstend kracht's zu beiden Seiten der Bordwand, abgebrochene Eisschollen springen durch die Luft, türmen sich am Rand der gebrochenen Fahrstraße aufeinander . . .
„Unmanierlicher Geselle!" hallt's erst hell kreischend, dann dumpf krachend hinter dem Schiff her.

Während Eis und Schiff ſolche Zwiegeſpräche halten, heult's erneut durch die Luft, fliegt in die Antennen, in die Funkſtation: „Dem ‚Beef' biſt du ein Ungeheuer, uns aber biſt du ungeheuer teuer!" Der erſte Gruß der Heimat, der Gruß des deutſchen Flottenchefs, des Admiral Scheer . . . ungeſchlüſſelt in offenem Funkſpruch . . . alle können's mithören . . . auch er nimmt's ab . . . der Engländer — —

Die Türme, Kuppeln und Zinnen Kopenhagens ziehen in faſt greifbarer Nähe ſpiegelnd und glitzernd vorüber — wie ein Märchen aus Tauſendundeine Nacht. Lehmgelb ſpülen die kurzen Wogen des Sundes, ſpritzen an der Bordwand hoch.

„Ihr könnt mich jetzt auch nicht mehr aufhalten", faucht das Schiff verächtlich von oben auf ſie herunter, „wenn auch eure Seezeichen weggenommen ſind und Minenſperren in euren geringen Tiefen liegen . . . dort ſteht ſicher deutſche Bewachung . . . die nimmt mich auf."

Da — im Süden, recht voraus? Iſt es Wirklichkeit . . . oder täuſcht die gute Fee Morgana?

Dunkle Punkte ſind zu ſehen . . . langſam werden ſie größer . . . Kleine Dampfer unter deutſcher Flagge ſind es, die in regelmäßigen Abſtänden auf und ab ſtehen.

Durch! Wir haben's geſchafft! Ein großes Glücksgefühl kommt über uns und eine unausſprechliche Freude. Vergeſſen ſind die Monate harter Arbeit, die hinter uns liegen. Wir haben's geſchafft: Die äußerſte deutſche Vorpoſtenlinie am Südausgang des Sundes iſt erreicht!

Einer der kleinen Dampfer löſt ſich von den übrigen . . . hochmütig geht er auf uns los . . . er ſieht aus wie ein Geier, der mit ſcharfem Schnabel zuhacken will . . . auf ſeiner Brücke ſteht ein Offizier mit dem Megaphon in der Hand . . . am Signalmaſt flattern zwei Flaggen: „M N — Stoppen Sie ſofort!" . . . Ein

Geschütz wird auf uns eingerichtet . . . ein Torpedorohr ausgeschwungen . . .
Stopp! rasselt der Maschinentelegraph — die deutsche Kriegsflagge geht hoch.
Das Vorpostenboot fährt an uns längs . . . zwei Dutzend mißtrauischer Augen mustern den frechen „Tramp", der sich erkühnt, die deutsche Kriegsflagge zu fahren . . . sie wissen doch ganz genau, daß zur Zeit keine Sperrbrecher draußen im Sund sind . . .
Doch das in einiger Entfernung zu Anker liegende Wachschiff, das Linienschiff „Lothringen", weiß schon Bescheid — alle Zweifel klären sich.

★

Die Seelische Spannung ist gewichen und hat einer großen Müdigkeit Platz gemacht. Die normale Bordroutine nimmt die Gemüter wieder in Anspruch, kaum ein Wort wird mehr über das hinter ihnen Liegende verloren — —
Die Mannschaften hatten bis jetzt die Mützenbänder ihrer Stammarineteile getragen, um den Namen des Schiffes geheimzuhalten. Jetzt bekommen sie neue Mützenbänder mit der Aufschrift S. M. H. „Möwe". Manch einer macht sich bei den Gefangenen zu schaffen, nur um ihnen seinen Kopf mit der stolzen Aufschrift an der Mütze zu zeigen.
Die Gefangenen waren während der letzten Tage unseres Durchbruchs in die Heimat dauernd in ihre Räume gebannt gewesen. Jeden Augenblick hatten sie auf ihre Befreiung durch englische Kreuzer gewartet.
Während des Marsches durch die westliche Ostsee lasse ich Captain Mackenzie in einer Gefangenenangelegenheit heraufholen. Mißtrauisch beschnüffelt er die Farbenbuntheit der bemalten Schiffsteile, besieht sich ärgerlich die vorüberziehende Küste der

däniſchen Inſeln. Auf meine Frage, wo er glaube, daß wir ſtünden, meint er nur reſigniert:
„Oh, J think not far from Kiel“ — „Wahrſcheinlich nicht weit von Kiel.“
Im übrigen waren die Gefangenen gar nicht ſo traurig über ihr Geſchick. Als ſie einige Tage ſpäter den Weg in die Gefangenenlager antreten mußten, haben ſie beim Abſchied unter Abſingen des Liedes vom weiten Weg nach Tipperary der guten alten „Möwe“ noch „three cheers“ ausgebracht.

★

Wieder einmal dunkelt es, und die Nacht bricht an. Wir ſtehen vor Gabelsflach, den Kiel vorgelagerten Sänden. Keine Leuchtfeuer ſind zu ſehen, im Kriege ſind die Lichter der Kriegshafeneinfahrten ſtets verdunkelt, dagegen brennen unſere Lichter alle. Um Mitternacht ſchlängelt ſich faſt unbemerkt ein unſcheinbarer ſchwarzer Frachtdampfer durch die Kieler Hafenſperre und läuft in die Kieler Förde ein.
Morſeanruf von der Signalſtation Düſternbrook:
„‚Möwe‘ Liegeplatz Boje ‚Y‘.“
Suchen auf der Hafenkarte, wo dieſe Boje „Y“ liegt . . . in der Wiker Bucht . . . o je, verdammt weit draußen!
Der Scheinwerfer durchbricht die dunkle Nacht, ſucht die Boje. Da hat er ſie . . . ein rotes Ungetüm ſchwimmt da . . . darauf leuchtet ein weißes Y.
„Klar zum An-die-Boje-Gehen!“ alarmiert zum letztenmal der Alarmruf von der Brücke.
Der Maſchinentelegraph liegt auf „Stopp“, dann auf „Halbe Fahrt zurück“, dann wieder auf „Stopp“ . . . einige Augenblicke Warten . . . Meldung von der Back:
„Schiff liegt feſt.“
„Maſchine Feuer aus!“ gibt der Kommandant Anweiſung.

„Seeposten wegtreten . . . Hafenwache aufziehen!“ befiehlt der wachhabende Offizier.
Müde, schwere Beine trampeln steif von der Brücke . . . gehen schlafen . . .
Sie kümmern sich um nichts mehr . . . alle schlafen . . . tief und schwer — —
Sie wissen alle: Ihre letzte Aufgabe ist gelöst, erledigt, liegt nun schon hinter ihnen . . . Jetzt gilt es, die Nerven sich entspannen zu lassen, neue Tatkraft zu sammeln zu neuen Taten. Das in Not geratene, hungernde Vaterland wird ihnen bald neue Aufgaben stellen . . . neue unendliche Anstrengungen von ihnen verlangen . . . zu denen sie Kraft und Nerven brauchen werden.
Sie wissen alle: Sie werden auseinanderfliegen . . . in den nächsten Tagen schon . . . in alle Winde. Der eine nach Flandern oder Kurland . . . ein anderer auf einen Zerstörer . . . jener auf ein Unterseeboot — an bedrohte Landfronten . . . in die Nordsee . . . ins blaue Mittelmeer oder . . . erneut auf die weiten Flächen des Atlantischen Ozeans . . .
Sie wissen alle: Die Zeit der Kaperschiffe ist vorbei . . . immer mehr wird man dazu übergehen, auch die Handelsschiffe zu bewaffnen . . . Mine, Luftfahrzeug und Unterseeboot beherrschen die Zukunft . . .
Sie wissen: Sie — waren die letzten Korsaren — —

Befehl ausgeführt

Als am Morgen des 22. März 1917 die Frühlingssonne sich über die Höhen des Kieler Hafens erhebt, da beleuchten ihre Strahlen verwundert einen alten Gast, den sie seit genau vier Monaten vermißt — und von dem niemand geglaubt hatte, daß er wiederkommen würde — —

An einer Boje in der Wiker Bucht liegt friedlich und verſchlafen unſer armſeliger Sperrbrecher „Sp. 10", ganz in Schwarz, mit hohen Maſten und niederem Schornſtein — wie früher vor vier Monaten — —

Verwundert hört er die Hurras, die eben auslaufende Schlachtgeſchwader der deutſchen Hochſeeflotte ihm ausbringen, noch mehr verwundert ihn die Anteilnahme, die aus allen Gegenden des deutſchen Vaterlandes ihm entgegengebracht wird — —

Was hat er denn ſo überaus Großes getan als ſeine Pflicht, den erhaltenen Befehl nach beſten Kräften ausgeführt?

★

»Wenn etwas ist, gewaltiger denn das Schicksal,
So ist's der Mut, der's unerschüttert trägt.«
Geibel

Gegenüberstellung der Schicksale und Erfolge der als Hilfskreuzer verwendeten Frachtdampfer der zweiten Kriegshälfte S. M. H. „Greif", „Möwe", „Wolf" und „Leopard"

1. Hilfskreuzer „Möwe I":

4 788 Bruttoregistertonnen groß
4 15-cm-Geschütze
1 10,5-cm-Geschütz
4 Torpedobreitseitrohre
490 Minen
235 Mann Besatzung

„Möwe I" lief am 29. Dezember 1915 aus der Elbe aus. Legte Minensperren westlich des Pentland Firth und vor der Mündung der Gironde in der Biskaya (Bordeaux). Führte dann Handelskrieg im Nordatlantischen Ozean. Kehrte unversehrt am 4. März 1916 nach der Nordsee zurück.

„Möwe I" hat im Kreuzerkrieg dem Feinde weggenommen:	15 Schiffe mit zusammen 57 446 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
Auf ihre Minensperren sind gelaufen und gesunken:	Das britische Linienschaff „King Edward VII." (16 350 t) und zwei Schiffe mit zusammen 4 844 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
„Möwe I" hat also in zwei Monaten insgesamt vernichtet:	Ein britisches Linienschiff und 17 Schiffe mit 62 590 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
An Gefangenen wurden gemacht:	411 Gefangene.
Davon mit der Prise „Westburn" nach Santa Cruz de Teneriffa entlassen:	187.
Mit Prise „Appam" nach Newport-News entlassen:	121.

Mit „Möwe I" selbst nach der Heimat gebracht: . . . . . 103.

Erbeutet und nach der Heimat gebracht wurden: . . . . . 1 Geschütz und 36 549 englische Pfund Gold in Barren.

★

2. Hilfskreuzer „Greif":

4 963 Bruttoregistertonnen groß
4 15-cm-Geschütze
2 Torpedobreitseitrohre
307 Mann Besatzung

„Greif" lief am 27. Februar 1916 aus der Elbe aus. Gelangte bis zu den Shetlands. Der britische Nachrichtendienst hatte das Auslaufen von „Greif" in Erfahrung gebracht. In den Blockadelinien wurde er erwartet und von den beiden britischen Hilfskreuzern „Alcantara" und „Andes" zum Kampf gestellt. „Greif" entledigte sich der „Alcantara" durch einen Torpedoschuß, wurde aber dann selbst nach heftigem Kampf von „Andes" zum Sinken gebracht. Ein Teil der im Wasser treibenden überlebenden Besatzung des „Greif" wurde von den Engländern aufgenommen.

★

3. Hilfskreuzer „Möwe II":

4 788 Bruttoregistertonnen groß
4 15-cm-Geschütze
1 10,5-cm-Geschütz
4 Torpedobreitseitrohe
234 Mann Besatzung

„Möwe II" lief am 22. November 1916 aus der Ostsee aus. Führte dann Handelskrieg im Nordatlantischen und im Südatlantischen Ozean. Die Heimat hatte den Hilfskreuzer schon aufgegeben, da kehrte „Möwe II" unversehrt am 22. März 1917 nach der Ostsee zurück.

„Möwe II" hat im Kreuzerkrieg in vier Monaten dem Feinde weggenommen und insgesamt vernichtet: . . . . . 26 Schiffe mit 119 676 Bruttoregistertonnen Frachtraümten.

An Gefangenen wurden gemacht:	1 309 Gefangene.
Davon mit der Prise „Yarrowdale", dem späteren Hilfskreuzer „Leopard", nach der Heimat geschickt:	469
Mit Prise „Hudson Maru" nach Pernambuco entlassen:	238.
Mit „Möwe II" selbst nach der Heimat gebracht:	593.
Erbeutet und nach der Heimat gebracht wurden:	10 Geschütze nebst der Ladung von „Yarrowdale" an 98 Kraftwagen und großen Mengen an Patronen, Fleisch, Draht, landwirtschaftlichen Maschinen und Stahl.

★

4. Hilfskreuzer „Wolf":

5 809 Bruttoregistertonnen groß
7 15-cm-Geschütze
4 Torpedobreitseitrohre
465 Minen
1 Bordflugzeug
347 Mann Besatzung

„Wolf" lief am 30. November 1916 aus der Ostsee aus. Legte Minensperren vor Kapstadt, vor Colombo, am Kap Cormorin (Vorder-Indien), vor Bombay, an der Nordspitze von Neuseeland, in der Cookstraße (Neuseeland), an der Südküste von Australien und vor Singapore. Führte dann Handelskrieg im Stillen Ozean und im Indischen Ozean. Von der Heimat war er aufgegeben. Die Benachrichtigungsschreiben hierüber an die Angehörigen der Besatzung waren schon mit dem 24. Februar 1918 ausgezeichnet versandfertig gemacht, da kehrte „Wolf" am selben Tag unversehrt nach fünfzehnmonatiger Kreuzfahrt nach der Ostsee zurück.

„Wolf" hat im Kreuzerkrieg dem Feinde weggenommen:	14 Schiffe mit zusammen 38 391 Bruttoregistertonnen Frachträumten.

Auf seine Minensperren sind gelaufen und gesunken:	13 Schiffe mit zusammen 73 988 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
„Wolf" hat also in 15 Monaten insgesamt vernichtet:	27 Schiffe mit 112 379 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
Im übrigen sind durch die „Wolf"-Minensperren noch beschädigt, aber zur Reparatur in den Hafen geschleppt worden, also nur für eine bestimmte Zeit ausgefallen: . . .	5 Schiffe mit 34 587 Bruttoregistertonnen Frachträumten.
An Gefangenen wurden gemacht:	467 Gefangene, davon befand sich ein Teil auf der Prise „Igotz Mendi", die auf dem Rückmarsch bei Skagen im Nebel strandete und in dänische Gewalt kam. Die übrigen brachte „Wolf" selbst nach der Heimat.
Erbeutet und nach der Heimat gebracht wurden:	3 Geschütze, 2 Funkstationen und größere Mengen an Kupfer, Gummi, Messing, Zink, Felle, Tee, Seide, Hülsenfrüchte, Reis, Konserven und Kakao.

★

5. Hilfskreuzer „Leopard":

4662 Bruttoregistertonnen groß
4 15-cm-Geschütze
4 8,8-cm-Geschütze
2 Torpedobreitseitrohre
330 Mann Besatzung

„Möwe II" hatte am 12. Dezember 1916 den genommenen englischen Dampfer „Yarrowdale" vom Nordatlantiktrack als Prise nach Deutschland geschickt. „Yarrowdale" passierte unangefochten die Blockadelinien, erreichte einen deutschen Hafen, wurde dort zum Hilfskreuzer umgebaut, ausgerüstet

und bemannt und lief als Hilfskreuzer „Leopard" am 10. März 1917 aus der Ostsee aus.

„Leopard" kam bis Island. Zuvor hatte ihn ein Funktelegramm erreicht: „In Anbetracht aufgetretener größerer Schwierigkeiten wird nochmals dringend empfohlen, bei Aussichtslosigkeit den Durchbruch abzubrechen." Der Kommandant des „Leopard" antwortete nur: „Habe Telegramm erhalten, es lebe S. M. der Kaiser." Darauf wurde von „Leopard" nichts mehr gehört. Am 5. Juni 1917, also 3 Monate später, wurde bei Tromsö an der norwegischen Küste eine Flaschenpost von Angehörigen der Besatzung des „Leopard" angetrieben, aus der hervorging, daß der Hilfskreuzer am 16. März 1917 zwischen Island und Norwegen im Gefecht mit zwei englischen Kreuzern gestanden hatte.

Nur aus englischen Berichten konnte Aufklärung kommen. Aber erst am 19. April 1919 brachte „The Times" den Hergang. Danach wurde „Leopard" am Freitag, den 16. März 1917 am genannten Ort vom britischen Kreuzer „Achilles" und vom britischen Hilfskreuzer „Dundee" zum Kampf gestellt. „Leopard" hat nach den englischen Berichten bis zum Äußersten gekämpft, bis er als weißglühende Masse in die Tiefe ging. Seine Besatzung ist, getreu dem letzten Telegramm ihres Kommandanten, bis auf den letzten Mann mit ihrem Schiff auf den Meeresgrund gegangen, alle sind gefallen.

★

6. Ein Beispiel für die durch „Möwe" und „Wolf" vernichteten feindlichen Zufuhren:

Um dem Leser zu vergegenwärtigen, um welche enormen Warenmengen es sich bei den genommenen Ladungen handelte, seien hier die von „Möwe II" allein genommenen feindlichen Ladungen angeführt.

„Möwe II" vernichtete in vier Monaten an feindlichen Zufuhren:

a) Lebensmittel 44 455 Gewichtstonnen (1 Tonne = 20 Zentner):

Weizen	14 165 t	Obst	860 t	Zucker	276 t
Kaffee	5 800 t	Hopfen	700 t	Gesalz. Fische	224 t
Reis	4 900 t	Honig	700 t	Käse	180 t
Fleisch und Fett	4 470 t	Kakao	640 t	Keks	110 t
Öl	3 080 t	Korn	590 t	Eier	90 t
Hafer	2 250 t	Saatgut	540 t	Nüsse	70 t
Mais	2 200 t	Fleischextrakt	500 t	Tabak	60 t
Mehl	1 800 t	Räucherwaren	350 t		44 455 t
	38 669 t		43 545 t		

b) Kriegsmaterial 46 611 Gewichtstonnen (1 Tonne = 20 Zentner):

Kohlen	19 126 t	Valöl	1 000 t	Glas	300 t
Diverses	5 045 t	Gußeisen	780 t	Metallwaren	300 t
Stahl	3 730 t	Arsenik	700 t	Kupfer	200 t
Salpeter	3 500 t	Guano	600 t	Leder	170 t
Holz	2 800 t	Papier	420 t	Alkohol	30 t
Munition	2 080 t	Nägel	375 t	Gummi	30 t
Baumwolle	1 670 t	Zink	370 t	Nickel	20 t
Manganerz	1 600 t	Stärke	360 t		46 611 t
Draht	1 055 t	Soda	350 t		
	40 606 t		45 561 t		

c) Ferner 1910 Pferde und 154 Kraftwagen

d) Diese ungeheure Menge ergibt, auf Transportmittel für die Landbeförderung umgerechnet, wenn man 10 Gewichtstonnen oder 10 Pferde oder 1 Kraftwagen auf je einen Güterwagen rechnet:

rund 9 053 Güterwagen oder

452 Güterzüge zu je 20 Güterwagen, die eine Strecke von rund 65 km beanspruchen würden.

★

7. Gesamterfolge und -verluste:

a) Unter Einbeziehung der Versenkungsziffern von „Möwe I" und „Wolf" hat der Handelskrieg mit den als Hilfskreuzern verwendeten kleinen Frachtdampfern dem Feinde an Kriegszufuhren rund das 2,5fache der vorerwähnten Zahlen weggenommen. Dazu waren 70 Schiffe mit zusammen 295 645 Bruttoregistertonnen Frachträumte als Transportmittel auf See vernichtet.

b) Die Verluste, welche die als Hilfskreuzer in der zweiten Kriegshälfte verwendeten Frachtdampfer erlitten, betrugen an Schiffen 50%, an Offizieren und Mannschaften rund 40%, d. h. etwa jeder zweite Mann ist gefallen.

Seemännische und fachliche Ausdrücke mit ihrer Erklärung

Achterlastigkeit	Hinterschiff liegt tiefer
achtern	hinten
Amazonasgebiet	Mündung des Amazonenstroms (Brasilien)
auflegen	vgl. „internieren"
ausrauschen	zu schnelles Ablaufen eines gefierten Seiles, einer Kette . . .
Back	Oberdeck des vordersten Schiffsteiles
Back	Tisch
back	zurück
Backbord	links, linke Schiffsseite
back brassen	Segel gegen den Wind stellen, um Fahrt des Segelschiffes abzustoppen
backen und banken	Mannschaftstische bereitstellen und Essen holen
Backschaft	Essensgemeinschaft
Balje	Holzkübel
Ballast	tote Last; gibt einem fahrenden Schiff sein Stabilitätsgewicht, wenn es keine Nutzlast geladen hat
Bannware	vgl. „Konterbande"
Bark	vollgetakeltes Vollschiff (Segler)
beidrehen	Schiff gegen den Wind oder gegen die See legen, um besseres Wetter abzuwarten
Besteck	Schiffsort
Boje	im Hafen verankerte schwimmende Tonne, an der Schiffe festmachen, um sich das Ankermanöver zu sparen
Bootsdavit	Streben, in denen die Beiboote eines Schiffes aufgehängt sind
Bottelier	Verpflegungsunteroffizier
Bruttoregistertonne	internationales Maß, in dem die Größe eines Handelsschiffes ausgedrückt ist, und in dem alle Handelsschiffe international in Lloyds-Register eingetragen sind. Hiernach richtet sich die Versicherungsrate und alle Abgaben
Brückennock	das äußerste Ende der Kommandobrücke auf beiden Seiten
Bug	der vorderste Teil des Schiffes
Bunker	Räume im Innern des Schiffes zur Aufbewahrung von Brennstoffen und Vorräten; vgl. „Last"
Cock Pitt	Raum im allerhintersten Teil des Schiffes

Deckpeilung	zwei Gegenstände in einer Richtung sehen, so daß sie sich überdecken
designieren	in Aussicht nehmen, bestimmen
detaschieren	mit einem bestimmten Verhaltungsbefehl entlassen
Dingi	kleinstes Beiboot eines Kriegsschiffes
Drahtstropp	kurze Stahlleine
einschäkeln	Kettenglieder ineinander fügen
Ende	vgl. „Tamp"
Fallreepsgast	Ehrenposten, wenn vorgesetzte Offiziere ein Kriegsschiff betreten oder verlassen
Fender	Puffer aus Tauwerk
fieren	herablassen, lose geben
Flaschenpost	schriftliche Mitteilung in einer verschlossenen Flasche. Sie wird später, oft erst nach sehr langer Zeit, von der Triftströmung an irgend einer Küste angespült und gibt von einem Unglück Kunde
Flibustier	französische, englische und holländische Korsaren, die für eigenen Gewinn um 1700 herum in den mittelamerikanischen Gewässern als Flibustier gemeinsam auf den damaligen spanischen Handel losgingen; auch Küstenbrüder genannt
F. T.	Funkentelegrafie
Gast	Matrose mit einer Fachbezeichnung
Gegenfluten	bei veränderter Trimmlage des Schiffes auf der Gegenseite absichtlich Wasserballast nehmen, um das Schiff wieder gerade zu legen
gegißtes Besteck	auf der Seekarte errechneter Schiffsort, dem keine Landpeilung und keine astronomische Beobachtung zugrunde liegt, der also meist nicht sicher ist
glasen	Zeitansage mit der Schiffglocke
Heck	hinterster Teil des Schiffes
Indercrew	Arbeitsgemeinschaft einer Anzahl indischer Arbeiter
jumpen	springen
Kabelgarn	dicke Schnur
Kalmen	Gegend um den Aquator herum, in der nie größere Luftbewegung herrscht
Kaper	Handelsschiff, dessen Kapitän durch einen Kaperbrief ermächtigt ist, Handelsschiffe des Gegners auf eigenen Gewinn und Gefahr hin anzugreifen. Seit 1856 (Pariser Declaration) ist die Kaperei international abgeschafft; vgl. „Korsar"
Kink	in Unordnung geratene Drahtseile
Kimm	Horizont

Klar Schiff	Gefechtszustand eines Kriegsschiffes
Klüse	Öffnung in der Back, durch die die Ankerkette läuft
Knoten	eine Seemeile = 1852 Meter
Kohlentakelage	Kohlengeschirr zur Kohlenübernahme
Kohlentrimmen	Kohlen von einem Ort zum andern schaffen
Kombüsenbeſteck	wages Gerücht
Konterbande	Güter, die nach dem internationalen Kriegsrecht dem Gegner mit Gewalt entschädigungslos weggenommen werden können; vgl. „Bannware"
konvergierend	im spitzen Winkel zusammenlaufend
koppeln	auf der Seekarte aus verschiedenen Kursen einen Generalkurs konstruieren
Korsar	Kapitän eines Kapers; vgl. „Kaper"; auch die Mannschaften eines Kapers wurden so genannt
Krähennest	oberster Ausguck am vorderen Mast
krängen	nach der Seite überliegen
Kutterläufer	Seile, mit denen die Beiboote aus- und eingesetzt werden
Last	vgl. „Bunker"
Lastigkeit	in der Längsrichtung vorn oder hinten tiefer liegen
Leckhölzer	vorbereitete Hölzer zum provisorischen Dichten eines Lecks
Leckſegel	Segeltuchbahn, die außen an der Bordwand vor ein Leck geholt wird
lee	(der Windrichtung) abgewandte Seite
lenzen	Wasser aus dem Schiff entfernen
Lenzpumpe	Saugpumpe
Lloyds-Register	internationale Registrierstelle für alle Handelsschiffe
Log	Vorrichtung zum Messen der Geschwindigkeit des Schiffes
Logbuch	dienstliches Tagebuch der Schiffsführung
Lot	Instrument zum Messen der Wassertiefe
Luk	Zugang zu inneren und unteren Teilen des Schiffes
luv	(der Windrichtung) zugewandte Seite
Maat	Unteroffizier
Mahalla	Sammelsurium verschiedener Schiffe
Manntaue	Seile, an denen sich die Bootsbesatzungen beim Aus- und Einsetzen der Beiboote festhalten können
Marlspieker	spitzes, kegelförmiges Eisen zum Ineinanderflechten von Tauwerk
Mars	erste, untere Etage eines Mastes; unterer Mastkorb
Megaphon	trichterförmiges Handsprachrohr

Pantry	Anrichteraum, auch Pantrygaſt für Stewardsmaat
Paſſat	Zone gleichmäßiger Winde nördlich und ſüdlich des Aquators
peilen	Richtung nehmen, beſtimmen
Pütze	Eimer
Raa	Querholz am Maſt zur Befeſtigung von Segeln oder Signalleinen
recht voraus — oder — achteraus	genau voraus oder achteraus
reepen	herausholen, längsholen
Reibholz	hölzerner Puffer
Saling	zweite, obere Etage eines Maſtes; oberer Maſtkorb
ſcheeren	durchziehen, einziehen
ſchlingern	ſeitliches Wackeln des Schiffes im Seegang
Schoner	kleiner Segler ohne Raaſegel
Schuum	Schampagner
Seefallreep	Strickleiter
Seemeile	1852 Meter, vgl. „Knoten"
Seeräuberlied	aus dem Mittelalter, Urſprung unbekannt
Segeltuchbrook	vierkantes Stück Segeltuch zur Beförderung von Laſten
Seite pfeifen	langer Bootsmannsmaatenpfiff auf Kriegsſchiffen als Ehrenbezeugung für an Bord kommende oder von Bord gehende Offiziere
Spake	Holzbalken
ſpleißen	Tauwerk ineinanderflechten
Staffel	eigene Stellung ſeitlich hinter einem andern, gemeſſen nach Strichen der Kompaßroſe, ein Strich = 11°
Stahlſtander	Drahtſeil
ſtampfen	Auf und nieder bewegen des Schiffes im Seegang in ſeiner Längsrichtung
Stelling	Vorrichtung zum Arbeiten an glatten, abſchüſſigen Wänden der Bordwand und an den Maſten
Steuerbord	rechts, rechte Schiffsſeite
Steven	Vorkante des Vorſchiffes
Stopper	Vorrichtung, um beim Ankern die ausrauſchende Ankerkette zum Stehen zu bringen
Strich	ein Strich der Kompaßroſe = 11°
Talje	Flaſchenzug
Tamp	kurzes Seil; vgl. „Ende"

Tipperary	englisches Soldatenlied: „It's a long way to Tipperary . . ."
Tonne	Gewichtstonne = 20 Zentner = 1000 Kilogramm
Topp	Maſtſpitze
toppen	die Schräglage eines Ladebaumes ändern
Track	normaler Schiffahrtsweg
Tramp	gewöhnlicher, kleiner Handelsdampfer
trimmen	eine Maſſe von einem Ort zum andern bewegen
Troyer	Matroſenhemd
Twiſt	Garn
Vorlaſtigkeit	Schiff liegt vorn tiefer
Vortopp	vorderer Maſt
wahrſchauen	aufmerkſam machen, melden, Aufforderung aufzupaſſen
Wanten	feſt angebrachte ſeitliche Haltetaue der Maſten
Whitehall	Sitz der britiſchen Admiralität in London
Windſack	Segeltuchſchlauch zur Entlüftung unterer Schiffsräume
Winſch	Dampfwinde eines Handelsdampfers
Zickzackſchlag	eine Serie von verſchiedenen Kurſen beim Zickzackfahren

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einführung 7

„Aus dem Glas trinkt keiner mehr!" 11

Der Klabautermann 20

Kaperei am laufenden Band 33

Südwärts 72

Der Vernichtung entronnen 81

Der Freiheit entgegen 93

Kohlenversorgung auf hoher See 99

Genarrt — — — 106

Aquatortaufe 115

Die Brücken werden abgebrochen — 120

Der geprellte englische Kreuzer 128

In Kampf und Not 148

Nordwärts — ins Ungewisse — — 170

Auf der andern Seite 176

Durch — — — 190

Befehl ausgeführt 200

Gegenüberstellung der Schicksale und der Erfolge der als Hilfskreuzer verwendeten Frachtdampfer 202

Seemännische und fachliche Ausdrücke mit ihrer Erklärung 208

Ausklappbare Tafel 212

Nebenstehend Übersichtskarte über die Fahrt der „Möve“ und die von ihr durchgeführten Versenkungen

W-0-O
Grönland
Island
Norwegen
Färör
Shetland
Kiel
Swinemünde
22. XI. 1916 ausgelaufen
22. III. 1917 eingelaufen
Europa
Nord-Amerika
Neufundland
Halifax
New York
Bermuda-Ins.
Gorvernor
Demeterton
Duchess of Cornwall
King Georg
Cambrian Range
Mount Temple
Halbjörg
Voltair
Belgien Relief
Otaki
Georgie
Esmeraldas
Yarrowdale
St Theodore
Dramatist
Azoren
Kanar. Ins.
Rodanthe
Kapverd. Ins.
Dakar
Sierra Leone
Afrika
Nantes
Geier ausgerüstet
Katherine
Asniere
Aequator
Hudson-Maru
Jean
Radnoshire
Netherby-Hall
Pernambuko
Minieh
Amazonas
Süd-Amerika
French-Prinz
Eddie
Rio de Janeiro
Breknokshire
Geier versenkt
S.H.H Geier getroffen
Staut
St. Helena
Geier getroffen
aus Geier gekohlt
Geier entlassen
Angola
Swakopmund
Kapstadt
Kap Agulhas
Tristan da Cunha
Buenos-Aires
Mexiko

— Die große (zweite) Kaperfahrt des Hilfskreuzers „Möwe" im Nord- und Süd-Atlantik (22. November 1916 bis 22. März 1917.

..... Hilfskreuzer „Wolf" legt Minen vor Kapstadt (16. auf 19. Januar 1917)

⊕ Hilfskreuzer „Leopard" vernichtet (16. März 1917). } beim Auslaufen

⊕ Hilfskreuzer „Greif" vernichtet (29. Februar 1916). }

▨ Feindliche Blockadesperren. ▨ Vom Feinde bewachtes Seegebiet (Auf deutscher Seite unbekannt)

----- Deutsches U-Bootssperrgebiet um England ab 1. Februar 1917.

Erhard Wittek

Männer

Ein Buch des Stolzes

12 heroische Anekdoten aus dem Weltkrieg

150. Tausend. 96 Seiten. Gebunden RM 2.80

„Zwölf kurze Erlebnisse aus dem Felde von solcher Eindruckskraft, daß niemand dieses kleine Buch wieder aus der Hand legt, ohne von ihm aufs tiefste erschüttert zu sein, ohne in seinem innersten Stolz als Deutscher, und als soldatischer Deutscher, angepackt zu sein. Diese einzigartigen Geschichten sind darum vorzüglich geeignet, in einer stillen, besinnlichen Stunde gelesen zu werden. Ich stehe für meinen Teil nicht an zu sagen, daß ich dieses kleine Buch für das beste, stärkste und eindrucksvollste Buch vom großen Kriege und insbesondere vom Fronterlebnis halte."

Günther Stöve im SS.-Leitheft 7

Durchbruch anno achtzehn

Ein Fronterlebnis

50. Tausend. 191 Seiten. Mit 5 Tafelbildern. Gebunden RM 4.80

„In der Chronik weniger Tage der großen Maioffensive 1918 an der Marne ersteht vor uns ein Bild deutschen Heldentums, deutscher Kameradschaft und eines beispielgebenden Führertums, das aus allen Schrecknissen und Grauen dieser Zeit wie ein gewaltig versöhnendes und einigendes Sturmlied emporklingt. Weit davon entfernt, irgendeinen Schreibtisch-Hurrapatriotismus zu predigen, ist das Buch mit seinem nationalen Geist und seinem aus tiefstem Erleben kommenden Sozialismus der Front in allem und jedem im wirklichen Leben verankert. Dieses Buch gehört in die Hände der jungen Generation. In ihm steht mit den schlichtesten und klarsten Worten mehr als in einer ganzen Bibliothek sonstiger Kriegsliteratur."

Völkischer Beobachter

Zu beziehen durch Ihre Buchhandlung

Franckh'sche Verlagshandlung / Stuttgart

Josef Gräser

Nordsee-Patrouille

Als wir gegen England fuhren

191 Seiten. Mit vielen Textvignetten und einer Übersichtskarte
Gebunden RM 4.80

Die Männer, die bei Tag und Nacht, in Sturm und Kälte und in gespannter Aufmerksamkeit die einsame Wacht halten in der Nordsee, sind gewohnt, schweigend ihre Pflicht zu tun. So hat man kaum etwas von ihnen zu hören oder gar zu lesen bekommen. Wir verdanken nur einem Zufall die Niederschrift von Josef Gräser, der von sich und seinen Kameraden erzählt, was sie auf dem Vorpostenboot vier Jahre lang erlebt und mitgemacht haben, wie sie in kühner Patrouillenfahrt sich kaltblütig mitten zwischen den englischen Fischdampfern halten konnten, wie sie feindliche U-Boote beim Minenlegen überrascht und vernichtet haben, wie sie den Kampf gegen die heimtückischen U-Bootfallen des Gegners aufgenommen, wie sie ihre schwachen Kräfte rückhalt- und bedenkenlos eingesetzt haben, wenn es galt, bedrohten Kameraden Hilfe zu bringen.

Vorpostenboote — es ist heute so, wie es 1914/18 war — tragen im Kampfe gegen England durch den Willenseinsatz auch des letzten Mannes der Besatzung ein gerüttelt Maß an Lasten und Verantwortung: In der Heimat, die ihrer aufopfernden Pflichterfüllung den Schutz vor feindlichen Überfällen verdankt, bei den Soldaten, die an anderen Fronten eingesetzt sind, vor der Jugend, die hier ein Vorbild männlicher Haltung und Entschlossenheit erkennen möge, soll dieses Buch Zeugnis ablegen vom Geist unserer Blauen Jungen.

Zu beziehen durch Ihre Buchhandlung

Franckh'sche Verlagshandlung / Stuttgart

Hermann A. K. Jung

ist als Marineoffizier selbst Zeuge des Lebens und der Taten gewesen, von denen er nun berichtet. Vor dem Kriege auf ostafrikanischem Kommando hat er sowohl auf einem kleinen Kreuzer wie auf einem Schlachtschiff und schließlich als U-Boot-Kommandant den Krieg miterlebt. „Aber nirgends", so schreibt er, „lag die Zukunft ungewisser, waren die Schaffensmöglichkeiten größer, waren aber auch die Anforderungen größer an jeden einzelnen als damals auf dem „German Raider" im sturmdurchtobten, mit bleiernen Wolken behangenen Norden und unter dem zermürbenden Einfluß der Tropensonne des Südens . . ."

Franckh

O/1118

.K. JUNG

Kriegs-
fahrten
deutscher
Hilfs-
kreuzer

FRANCKH